MORZE

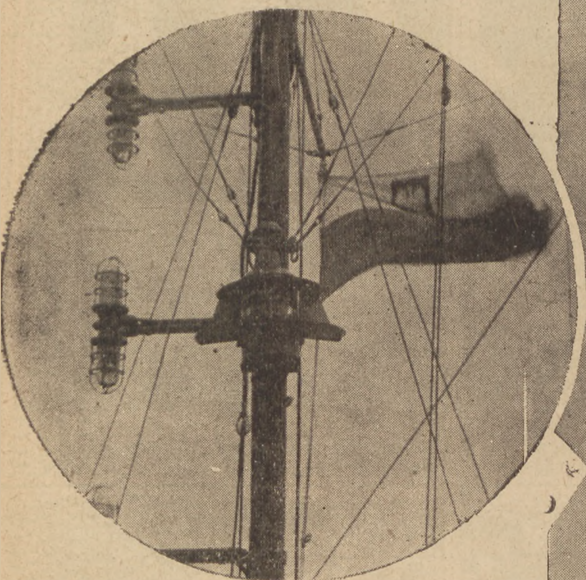








Nr 5 MAJ 1946











Po 6 latach niewoli bandera biało - czerwona znowu powiewa w porcie wojennym. Do basenu Nr. 1 wchodzą O. R. P. „Rybitwa" i O. R. P. „Żuraw". Cztery trawlery O. R. P. „Żuraw", O. R. P. „Czajka", O. R. P. „Mewa" i O. R. P. „Rybitwa", zrabowane przez Niemców w roku 1939, stoją w porcie wojennym na Oksywiu. „Żuraw" i „Czajka" przy molo w porcie wojennym. Cumowanie okrętu jest ciężką pracą.

Administracja miesięczników Ligi Morskiej zawiadamia, że w związku ze wzrostem kosztów produkcji wydawnictw cena „Morza" wynosi obecnie 15 zł. za 1 egz. (dla członków 10 zł., dla Okręgów 9 zł.), a „Młodzieży Morskiej" 8 zł. (dla członków 6 zł., dla Okręgów 5 zł.).

MORZE
MIESIĘCZNIK LIGI MORSKIEJ
Nr. 5 WARSZAWA, MAJ 1946 XVII

LIGA I DZIEŃ DZISIEJSZY

W końcu 1944 r. zespół posłów do Krajowej Rady Narodowej przystąpił do reaktywowania Ligi Morskiej. Na zew przedstawicieli nowego parlamentu polskiego zgłosili się dawni działacze Ligi Morskiej i Kolonialnej, by w nowych warunkach przystąpić do budowania tak ważnej społecznie placówki. Zasadniczy zwrot w sytuacji politycznej, społecznej i etnograficznej naszego kraju musiał odbić się na obliczu polityczno-społecznym naszej organizacji. Hasła o wielkomocarstwowości i zdobyczach kolonialnych stały się nie tylko frazesem, lecz zgoła historycznym absurdem. Walka z hitleryzmem, zwycięstwo nad wrogiem całej cywilizowanej ludzkości przyniosły Polsce nową granicę na prastarych ziemiach zachodnich, dały nam szeroki dostęp do morza. Pięćsetkilometrowy pas wybrzeża morskiego jest dla kraju naszego i narodu z punktu widzenia obrony granic naszych i z punktu widzenia korzyści handlowo-gospodarczych, jakie dają nam porty i łączność poprzez nie z zagranicą nieprzebraną w rozmiarach wartością.

Na tle zdobyczy osiągniętych zarysowuje się wielki program prac, stojących przed organizacją naszą, jako organizacją społeczną, obejmującą szerokim zasięgiem miasta i wsie. Chcemy, by jej cele i zadania przeniknęły do świadomości każdego obywatela-Polaka, chcemy, by idea, którą propagujemy, idea uczuciowego stosunku do zagadnień morskich stała się powszechną. Podstawowym elementem w naszych organizacyjnych zadaniach jest wychowanie i szkolenie młodzieży, tej nowej kadry przyszłych fachowców pracowników morskich. W pierwszym etapie Tymczasowy Zarząd Główny Ligi Morskiej założył centralne ośrodki szkoleniowe morskie, jak: w Gdyni, Postominie, Łuczanach i inne. Do chwili obecnej przeszkolono ponad 1650 młodzieży, w rozmaitych gałęziach sportowych, jak: żeglarstwo, wioślarstwo, rybołóstwo i sport pływacki. Wielu wychowanków naszych szkół przesłano na szkolenie w szczeblach wyższych do marynarki wojennej i handlowej, stan fizyczny młodzieży, jak i umiejętności zawodowe podkreślane są przez kierownictwa szkół i dają rękojmię, że przyszli fachowcy będą mieli poziom dobry. Wielu uczniów tych ośrodków szkoleniowych pracuje w portach i w stoczniach, a szkoła w Łuczanach w składzie 50 osób szkoli przyszłe kadry instruktorskie dla żeglarzy. Już pierwsze kadry wyszkolonych instruktorów w czerwcu b. r. będą rozesłane w teren dla szkolenia i pomocy kierownictwu obwodów i okręgów w przeszkalaniu nowych zastępów młodzieży.

W ramach opracowanej konstruktywnej pracy Tymczasowy Zarząd Główny uważał za swój cel i obowiązek zabezpieczyć przed zniszczeniem sprzęt Ligi Morskiej, wielomilionowe dobro społeczne zostało uratowane i przekazane na potrzeby kształcącej się młodzieży, a więc na cele społeczne. Tam, gdzie nie zdołaliśmy dotrzeć, sprzęt, niestety, uległ zdewastowaniu i rozgrabieniu. Jako kierownictwo Ligi Morskiej odpowiedzialne przed swoimi członkami, zaświadczamy, żeśmy w większości wypadków uratowali dobro Ligi, nie chcemy jednak monopolu, sprzęt użyjemy dla celów szkoleniowych i damy wszystkim tym, którzy będą zajmowali się akcją szkoleniową i umasawianiem sportów morskich.

Po kilkumiesięcznej stagnacji organizacyjnej rozpoczęliśmy okres intensywnej i zorganizowanej pracy, której punktem szczytowym była odbyta w końcowych dniach marca konferencja kierowników okręgów i obwodów. Nakreśliła ona plan prac letnich, obejmujących rozbudowę organizacji, szkolnictwa zawodowego oraz wczasów i wycieczek. Ukoronowaniem wytycznych konferencji krajowej, odbytej w atmosferze harmonii i serdeczności było ustalenie planu akcji zbliżającego się Święta Morza. Zarząd Główny dołoży wszelkich starań, by pierwsze święto na nowoodzyskanych terenach Ziem Zachodnich stało się imponującą manifestacją całego społeczeństwa, by sztandary nasze łopotały nad Szczecinem, Kołobrzegiem, Gdańskiem i Gdynią, by pieśń morza polskiego dotarła do wszystkich zakątków naszej ziemi ojczystej.

Rozpoczęta wielka akcja przygotowawcza do Święta Morza będzie przełomowym i zasadniczym zwrotem w naszej pracy, scementuje członków organizacji i przyciągnie rzesze obywateli polskich do Ligi Morskiej, która, mając wieloletnie tradycje, a czerpiąc nową siłę w warunkach obecnego ustroju, stanie się wkrótce potężną organizacją, stojącą na straży granic polskiego morza.

Ppłk. St. Kiryluk, Prezes Zarządu Gł. L. M.



Historyczna mapa niemiecka: żywy dowód polskości ziem odzyskanych. (Arch. Szczecińskie)

ROZMOWY W SZCZECINIE

Wanda Melcer

Ani przypadek, ani jakieś zdawkowe i nieważne przyczyny złożyły się na to, że właśnie Szczecin był miejscem manifestacyj „Trzymamy straż nad Odrą“, które się odbyły w dniach 13 i 14 kwietnia r. b. Bo tam jest nasze miejsce i tam też teraz będziemy żyli. Rok temu i po trzykroć zajmowaliśmy ten prastary, słowiański gród, gdzie aż do siedemnastego wieku władali Piastowicze, rok temu i po trzykroć, rozgrzeszeni międzynarodowym apelem, powracaliśmy do tych samych gmachów i na te same ulice, którędy uciekali Niemcy. Tak się złożyło, że byłam w Szczecinie właśnie za trzecim nawrotem naszych władz, o którym tak wymownie opowiadał teraz dziennikarzom prezydent miasta, inż. Zaremba. Nie wyglądało tam wtedy tak jak dziś, bo i Niemcy, którzy ze Szczecina uciekli, hurmem zaczęli do niego powracać. Najlepiej tu przemówią cyfry: kiedy pierwszy raz prezydent Zaremba przyjechał do Szczecina z maleńką garstką Polaków, zastał tu tylko sześć tysięcy Niemców. Ale Europa chorowała na przeczulone sumienie, po objęciu Fiume przez Jugosławię bano się panicznie faktów dokonanych — i Zaremba musi opuścić Szczecin na rzecz biednych, dobrych, pokrzywdzonych Niemców. Po paru tygodniach wraca — coś się odkręciło w międzynarodowych stosunkach — ale Niemców napłynęło już do Szczecina 40.000, i zarząd miasta jest w ich rękach, Polacy znów muszą opuszczać Szczecin. Po raz trzeci, a było to w pamiętnym dniu 5 lipca, powraca prezydent Zaremba do Szczecina, i następuje prawdziwy, choć powtórny, „hołd pruski“ — 36 rajców miejskich ze spuszczonymi ponuro głowami wysłuchuje wyroku, który ich z miasta ostatecznie wypędza. Prezydent Zaremba przemówił krótko: pan zdaje swoje uprawnienia temu, a pan temu, wszystko odbyło się w milczeniu i z pośpiechem. Ale w mieście zdążono już ulokować 80 tysięcy Niemców, i właśnie w tym okresie przybyła do Szczecina mała grupka polskich dziennikarzy i ja w ich liczbie.

Było to szóstego czy siódmego lipca 1945. Deszcz lał okropny, przeleciała krótka burza z błyskawicami i grzmotem, staliśmy w oknach tego gmachu, staliśmy na tym samym miejscu, które się teraz nazywa Wałami Chrobrego. W oknach ani jednej szyby, Niemcy zdążyli wszystko zniszczyć i wszystko powywozić. Wicher hulał przez puste pokoje i drzwi trzaskały, otwarte naprzestrzał. Zbocza poryte okopami, zarzucone niewywiezionym sprzętem, meblami, poduchami i pierzynami, których nie tknął jeszcze szaber. A rzeka, jakże to wtedy wyglądała Odra! Gotowała się cała jak ukrop, pokryta berlinkami, przywożącymi Niemców z Rugii i Stralsundu, dokąd uprzednio zostali ewakuowani. Tam krzyczą, tam klną, tam chcą runąć z powrotem na miasto, wpierw opuszczone w pohańbieniu i strachu—a na górze, któż to trwa na górze, żeby miasto bronić, żeby swoją wolę narzucić tym kilkudziesięciotysięcznym tłumom? Mała, zaledwie dwustu ludzi licząca garstka Polaków! W dodatku prezydent Zaremba miał silną gorączkę, był ciężko chory! A w kasie miejskiej — jeżeli to można nazwać kasą miejską — to kiedyś 40 litrów spirytusu na pokrycie wszystkich wydatków, to znów, kiedy pękano od bogactw, 50.000, dosłownie pięćdziesiąt tysięcy złotych!

Epopea, która czeka swojego poety. Bo spójrzcie tylko, staliśmy teraz przed tym samym gmachem i na tych samych wałach, ale jakże tu teraz inaczej! Oto nasz Rząd na trybunach, oto nasza świetna generalicja, oto przedstawiciele Krajowej Rady Narodowej, przedstawiciele partyj i organizacyj, oto wreszcie zagraniczni goście, Anglicy, Amerykanie, Francuzi, Szwajcarzy, ba, Hindus ciemnolicy, z palącym się w ogromnych oczach ogniem nieugaszonej, szerzącej się, jak pożar, rewolucji, oto wreszcie przedstawiciele naszych przyjaciół, dwóch armij radzieckich, które wraz z nami i dla nas walczyły na tych terenach, przedstawiciele kraju, który na międzynarodowym terenie wywalczył nam Szczecin i Śląsk, delegaci marszałków Żukowa i Rokossowskiego.

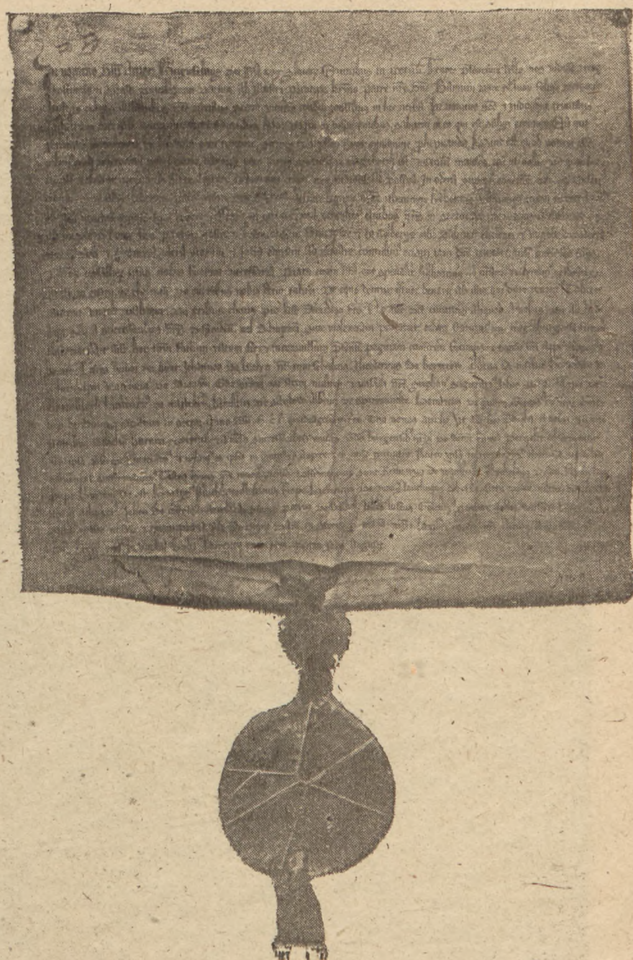
A na dole, czego tam nie było na dole! I wielkie, dziesięciotysięczne podobno hufce młodzieży, i poczty wojskowe, i organizacje społeczne, i przedstawiciele Ligi Morskiej ze swoim sztandarem, i dzielni nasi marynarze, i — na zbitej z desek podłodze, umajonej świerkowymi gałęziami, dziewczęta i chłopcy w krakowskich strojach, popisujący się narodowymi tańcami Tu już nie ta pustka z przed roku, opluskana deszczem, zryta okopami wczorajszej wojny, rozwrzeszczana wrogimi głosami — to świąteczne, zachwycające widowisko, manifestacja, pokaz.

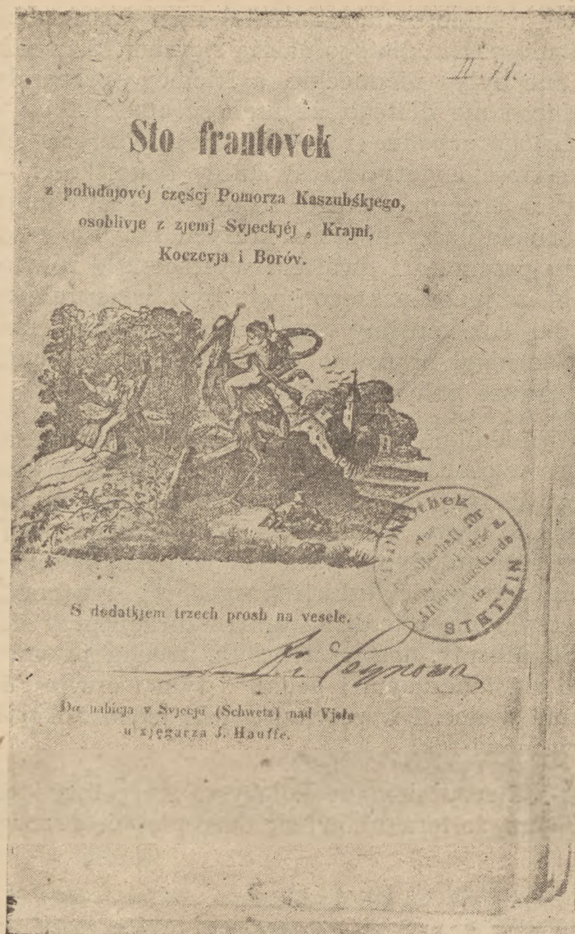
Bo i ta gromada dwustu ludzi, zgrupowanych wtedy koło prezydenta miasta, rozrosła się w tysiące, rozmnożyła i rozczłonkowała, przybrała radosne kolory, rozszumiała sztandarami. Oto na wody Odry wjeżdżają nasze cztery wojenne trawlery, żeby trzymać na rzece straż — podczas kiedy tam, po drugiej stronie miasta, zbiera się tłum ewakuowanych, żeby na zawsze to miasto opuścić. Rok temu była nas tu gromadka wobec tej wzburzonej, tej czarnej fali — dziś płyniemy ze sztandarami ulicą, a tyle nas jest, że nie doczekasz się końca pochodu, choćbyś tu tkwił cztery godziny. Sklepy polskie, polskie nazwy ulic, na ulicy słyszysz wyłącznie polski język. I niebo inne, niż rok temu: pogodne. I rzeka inna, niż rok temu: spokojna. I głos jedyny na rzece: szum rozstępującej się wody, kiedy polskie trawlery spuszczą z kluzów linę, na której się kotwica kołysze.

Cóż powoduje nami, że tak się dobijamy tego wybrzeża, że tak się posuwamy w lewo i ciągle w lewo, że tak bombardujemy mapę? Czyżby to był tylko nierozumny szowinizm, pycha narodowa, przekorna chęć postawienia na swoim, odwet wysiedleniem na wysiedlenie? Nie, nie to jest motorem naszego działania. Ani to zemsta, ani sięganie po cudze. My tylko wiemy, że kraj, którego interesy reprezentujemy i bronimy, nie byłby całością, gdyby nie miał tego morskiego brzegu. My wiemy, że należą się nam ujścia naszych rzek, my wiemy, że dawniejsza konfiguracja ojczyzny nie była naturalnym łożyskiem naszego życia, że ten dziwny, kulisty kształt, który tylko małym wybrzuszeniem dotykał wielkiego morza, został nam narzucony przemocą. Nie dlatego należą się nam te ziemie, że one były niemieckie, a Niemcy przegrały wojnę, i nie dlatego, że ludność opuściła je z własnego popędu, i nie dlatego tylko, że ich przeszłość historyczna świadczy o polskości — my ich chcemy dlatego, że te siły, grawitujące w orbicie naszych gospodarczych interesów zostały przemocą i gwałtem wytrącone z równowagi, że mapa naszego kraju była wizerunkiem kaleki, i że musimy tego kalekę uzdrowić, nim będzie mógł pracować w rodzinie przyjaznych, na zawsze połączonych narodów.

Wymieniłam na początku kilka narodowości, które w osobach korespondentów pism zagranicznych patrzyły z Wałów Chrobrego na odrzańskie nasze świętowanie. Potem, wieczorem, z dwoma młodymi, jasnowłosymi Anglikami, z Hindusem o niebieskich wargach i czarnooką Amerykanką usiedliśmy w restauracji przy stoliku, piliśmy, trochę tańczyli, trochę przyglądali się tańczącym i gadali o tym i owym do późna w noc. I w pewnej chwili jeden z Anglików mówi tak:

— Ja rozumiem, że Polacy są szczęśliwi i rozumiem, że teraz mówi się dużo pięknie brzmią-



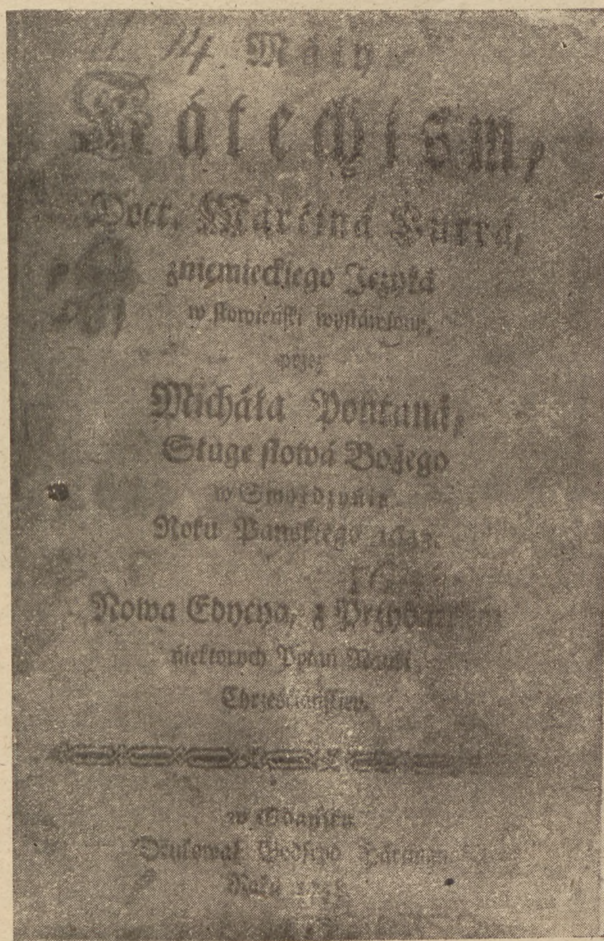


Sto frantovek

z połudńjovéj częścj Pomorza Kaszubśkjego, osoblivje z zjemj Svjeckjéj, Krajni, Koczevja i Borów.

S dodatkjem trzech prosb na vesele.

Do nabicja v Svjecjú (Schwetz) nad Vjsła u xjęgarza J. Hauffe.



Máły Katechism, Doct. Marcina Lutra, z niemieckiego Języká w słowieński wystáwiony, przez Michała Pontaná, Sługę słowá Bożego w Smołdzynie. Roku Pańskiego 1643.

Nowa Edycya, z Przydaniem niektorych Pytań Nauki Chrześciańskiey.

W Gdańsku.

cych frazesów i że wszyscy upajacie się tymi pięknie brzmiącymi słowami, których zresztą nie rozumiem. Ale dla mojego pisma to nie wystarcza. I dlatego chciałbym wiedzieć...

A chciał wiedzieć bardzo dużo.

— Odpowiem panu — powiedziałam.

Precyzyjnie sformułowanych pytań było zdaje się siedem. Brzmiały one mniej więcej tak: ilu przed wojną było w Szczecinie Polaków? A ilu Niemców? Co się z tymi Niemcami stało? Ilu ich teraz jest? No i tak dalej, i tak dalej. Więc teraz idę za śladem myśli tego Anglika, które były bardzo charakterystyczne dla całkowitego niezrozumienia problemów Europy środkowej. Nasze prawa rozwiązywałyby się dla niego pragmatycznie: były w Szczecinie tłumy Polaków, których Niemcy gnębili, po wojnie sytuacja się odwróciła: gnębieni szczecińscy Polacy będą gnębić szczecińskich Niemców.

Ale gdzież są przedwojenne statystyki? Kto tu tych Polaków w Szczecinie spisywał? Jakich by tu trzeba odkrywczych wypraw, jakich chytrości i podstępów, żeby z nadgranicznych metod rządzenia steroryzowanym, mieszanym elementem wyłuskać prawdę o nadgranicznej Polsce? Bo tak to się niewinnie temu angielskiemu korespondentowi wydawało, że tylko zajrzeć do niemieckich wydawnictw, do jakiegoś Rocznika Statystycznego za rok 1939! To fałszywa metoda. I nie na to chcemy się powołać, że nasz żołnierz, krocząc obok żołnierza radzieckiego, krwią własną tę ziemię przyswoił. Może te uczuciowe motywy dają nam moralne prawo do tych ziem, ale nie one wydają się nam najważniejsze, nie na nie chcemy się powoływać.

My sięgniemy do innej dziedziny, a tu trzeźwy naród anglosaski powinien być specjalnie wrażliwy. Nie wydaje nam się mianowicie, żeby sprawa Szczecina, jak i sprawa całego zachodniego Pomorza była sprawą, która nie potrafi się sama bronić. Bo jeżeli — w dzisiejszych warunkach światowej gospodarki — terytorium każdego narodu, to całość, zorganizowana, jak istota żywa, to i ujścia naszych rzek, ujście Wisły i port Gdańsk, ujście Odry, Odra i port Szczecin, i ten mały kawałek ziemi poza Odrą aż do rzeczki Rendowy, wyspy Uznam i nurtu dolnej Piany są nierozerwalnymi członami naszego organizmu gospodarczego. Miasta nowo-przyłączonego Śląska, spławne rzeki — to synonim równowagi gospodarczej nie naszego tylko kraju, ale całej Europy, wszystkich krajów, które obsługujemy naszym węglem. Bo przecież nie nasza to propaganda, te ogromne fundusze, jakie Niemcy łożyły zawsze na „Osthilfe“, wiemy doskonale, ile kosztowały ziemie wschodnie, tylko dlatego, że, nie wiążąc się w jedno z niemieckim organizmem państwowym, a ciążąc gospodarczo ku Polsce i tę Polskę nieuchronnie dopełniając — zmuszały do wiecznej czujności, do wiecznej, a niewdzięcznej pracy odwracania wstecz biegu niepowstrzymanie naprzód płynącej rzeki.

To wszystko odpowiadam zagranicznym korespondentom. I tylko my, między sobą, może-

my stanąć w zadumie przed piastowskim zamkiem, gdzie tablica, wmurowana w 1538 roku na cześć książąt Bogusława i Barnima III, i labry herbu, podtrzymywane przez dwóch dzikich, włosem porosłych ludzi. Możemy się zatrzymać koło kościołka, zbudowanego w strzelistym gotyku na miejscu tamtego, który tu został założony w czasach Chrobrego roku 1124, albo przejrzeć w archiwum przywileje i druki dawne, świadczące o polskości prastarej miasta, a które tu obok reprodukujemy.

I możemy rozejrzeć się po nowym Szczecinie i po jego okolicach, obejrzeć dom w ogrodzie, który odnawiać będzie dla siebie okręg Ligi Morskiej, albo pojechać do Nowego Warpna i patrzyć na jasne trzciny na ciemno-błękitnej zatoce.

— Jaka tu woda — pytam rybaka — słona?

— O, słona, pani, słona!

Zanurzam rękę do wody i oblizuję palec. O, jakżeś mnie oszukał, rybaku! To słodka toń polskiej Odry toczy fale do Bałtyku i odrzuca, odrzuca szarym nurtem tamtą słoną, skłóconą grzywaczami toń.

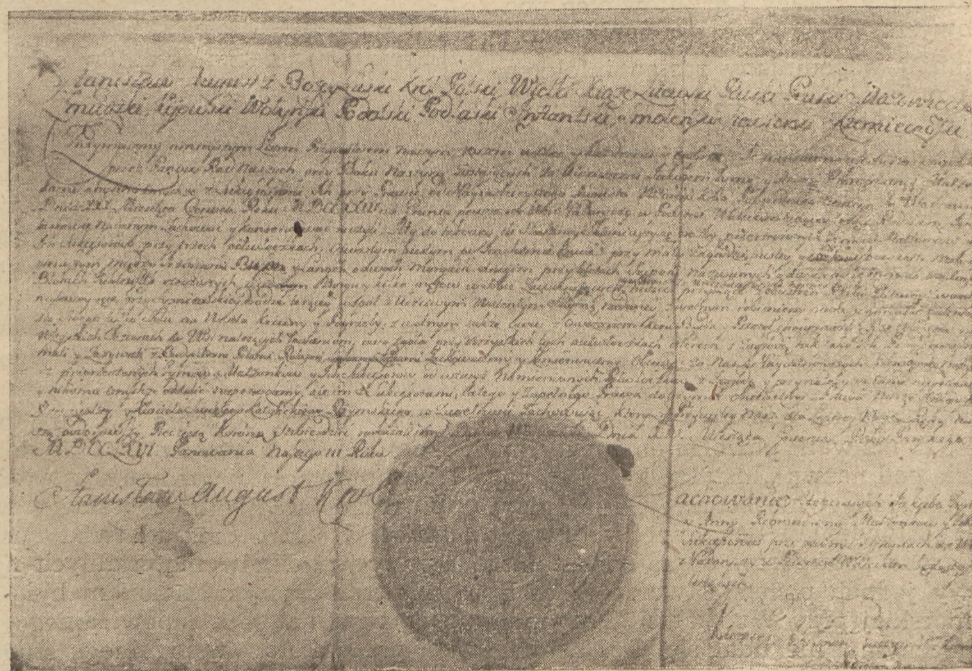
Rozciągnięte szeroko, wielokilometrowe nabrzeża portu w Szczecinie też jeszcze wymagają ogromnej pracy, a i wody, prowadzące do portu, nie całkowicie w obecnej chwili nadają się do żeglugi. Od Swinoujścia do Szczecina to przecież przestrzeń 60 kilometrów, na której znajdują się rozliczne urządzenia portowe i stocznia statków rzecznych. Trzeba będzie przede wszystkim umożliwić żeglugę nocną, której dziś nie można jeszcze uprawiać, gdyż niema ani sygnalizacji świetlnej w dostatecznej mierze, ani znaków nawigacyjnych. Dowiadujemy się też, że organizuje się wielki gospodarczy związek miast portowych w Polsce, których mamy ogółem 23. Związek ten będzie dysponował własną flotą przybrzeżną, spełniając niezmiernie ważną rolę w tworzeniu możliwości transportowych i eksportowych, będzie to nasze okno na szeroki świat. Słowem — pracy mnóstwo, i to pracy różnorakiej, wymagającej skupienia najbardziej wartościowych sił fachowych, prawdziwy wyścig rąk i mózgów.

Możemy obejrzeć w środowisku W. P. i W. F. sprzęt wodny — 60 sztuk, nasłuchać się o zatopionym bogactwie, które trzeba będzie ode dna dźwigać, i o bogactwie rybim tej zatoki. Możemy się dowiedzieć o drugiej Szkole Morskiej, która ma powstać w Szczecinie i o szkoleniu pilotów.

I możemy jeszcze — o, jakże to sentymentalne motywy! Możemy spojrzeć sobie z radością w oczy, pełne jeszcze błysków słońca, które się odbija w nadodrzańskich falach i powiedzieć sobie najcichszym szeptem, jak tę ziemię kochamy.

Wanda Melcer

A oto dokumenty: więc najpierw pergamin z roku 1290 (Nr. kat. 90 As), którym Bogusław IV, książę słowiański (dux Slavarum) wspominając ojca, księcia Słowian, Barnima (Carissimo patro nostro domino Barnim dux Slavorum), zatwierdza miastu Szczecinowi prawo magdeburskie (nie mogliśmy go dać, gdyż za trudny do reprodukcji). Do późniejszych czasów odnoszą się dalsze pergaminy, przywileje królów polskich, Zygmunta Augusta, Jana Kazimierza, Augusta II, Augusta III i Stanisława Augusta, którzy własnoręcznym podpisem i pieczęcią stwierdzają nadania na ziemiach Pomorza Zachodniego. Jeszcze w XVIII wieku są ślady zaciekłej walki Słowian o prawa swego narodu. Oto Niemiec, pastor Fontana, zwraca ogólną uwagę na tragedię ginącej Słowiańszczyzny. Oto tłumaczenie katechizmu Lutra na język polski, dokonane w roku 1758. Inny przyjaciel Słowian, dr. Florian Ceynowa, wydał w roku 1879 „Gramatykę narzeczy kaszubsko-słowiańskiego" i „Katechizm ewangeliczny" w roku 1861 w kaszubskim tłumaczeniu. Przyciąga oczy zbiór „Frantovek", czyli popularnych piosenek z południowej części zachodnio-kaszubskiego Pomorza. Wszelkie ślady tej kultury zostały literalnie zagrzebane przez Niemców, przyczynili się do tego i pastorzy niemieccy, grzebiąc polskie książki w piwnicach kościołów Smoldzina. Język słowiański, wygnany z kościołów i szkół, przetrwał w ludzie pieśnią i legendą.



Tajny Instytut Morski

Prof. Władysław Kowalenko

Odrodzona Polska po pierwszej wojnie światowej w strukturze swego wyższego szkolnictwa nie miała studium ekonomiczno-morskiego. Przez całe dwadzieścia lat pracy na wybrzeżu odczuwano brak starannie przygotowanego personelu w zakresie handlu morskiego i administracji portowej. Cała wielka dziedzina gospodarki morskiej, w której był zaangażowany olbrzymi kapitał narodu polskiego, nie miała odpowiednika naukowego w szkolnictwie akademickim. Poznawanie podstaw teorii i polityki żeglowej na tle doświadczeń innych narodów, wybór systemu gospodarki morskiej — liberalnego czy protekcyjnego, zagadnienia eksploatacji portu, statku, ubezpieczenia ładunku morskiego, organizacja administracji morskiej i handlowej — te wszystkie zagadnienia dla Polski mają ogromne znaczenie. Bez przygotowania fachowego teoretycznego i praktycznego dość licznego zastępu ludzi nie można eksploatować wybrzeża.

Nasze sfery naukowe i wyższe uczelnie nie stworzyły programowego działania dla obsłużenia naglących potrzeb w tym zakresie.

Zagadnienie gospodarki morskiej ani w nauce polskiej, ani w kształceniu młodzieży nie zajęły właściwego miejsca.

Administracja portowa, organizacja instytucji transportu morskiego, opracowanie norm prawa morskiego handlowego i chorych jego działów w Polsce odrodzonej było dziełem ludzi związanych praktyczną stroną swego działania na wybrzeżu. Teoretyczne przygotowanie do tych zagadnień potrafili szybko opanować samorzutnym, ciężkim - osobistym wysiłkiem. W ten sposób stworzył się nieliczny zastęp ludzi o wysokim poziomie wiedzy morskiej, łącząc w sobie szczęśliwie jej teorię i praktykę.

Było w tym — rzecz jasna — dużo empiryzmu z braku metody pracy i gruntownych podstaw naukowych.

Tym niemniej wspomniany zastęp inteligencji morskiej spełniał dobrze na wielu odcinkach swoje zadanie.

Powoli też zaczęło budzić się zainteresowanie na uczelniach wyższych dla zagadnień morskich.

Ostatnia wojna światowa dokonała w tej sprawie niespodziewanego przełomu. Na tle walki z Niemcami o godność i niepodległość nauki polskiej, w grupie profesorów i studentów Tajnego Uniwersytetu Ziem Zachodnich w Warszawie zrodziła się myśl zorganizowania Studium Morskiego na poziomie akademickim. Senat Un. Z. Z. uchwalił powołać do życia Studium Morskie pod nazwą „Instytut Morski", powierzając nam, jako wnioskodawcy, zorganizowanie i przedstawienie Senatowi programu nauki oraz grona profesorów do zatwierdzenia.

Początkowy jednak pomysł stworzenia osobnej sekcji morskiej przy Wydziałach Prawnym lub Ekonomicznym, nie udał się. Dziekani uważali, że Studium Morskie wymagało zbyt daleko idących zmian w strukturze wydziałów, na co zgodzić się nie chcieli z formalnych względów. Z naszego stanowiska nie sposób było przyjąć zaproponowanego przez wydziały wymiaru 4 godz. tygodniowo nauki na przedmioty morskie, jako zupełnie nie wystarczające. Wobec czego komisja, złożona z ks. dra M. Rodego, mgr. Tad. Ocioszyńskiego i niżej podpisanego, uznała, że Instytut Morski znajdzie lepsze możliwości dla swojej pracy na drodze zupełnej samodzielności programowej i organizacyjnej, jako Un. Ziem Zachodnich. Senat przyjął postanowienie komisji.

W programie nauki Instytutu Morskiego przedmioty prawno-ekonomiczne stanowić miały podstawę w 3-letnim studium dla przygotowania nowych pracowników w morskich działach gospodarki narodowej.

Dobór profesorów szczęśliwym zbiegiem okoliczności nie przedstawiał dużych trudności. W Warszawie przebywało kilku wybitnych znawców z zakresu wiedzy i praktyki morskiej.

Na organizacyjnym zebraniu, odbytym w R. G. O. przy ul. Nowogrodzkiej w „Romie" w październiku 1942 r., delegat senatu UZZ przedstawił projekt organizacji „Instytutu Morskiego", jako wyższego studium morskiego, oraz zapraszał obecnych do wzięcia udziału w pracach organizacyjnych i wykładach.

Z uczestników zebrania poza inicjatorami propozycję przyjął dr. Bolesław Kasprowicz. Inni ze względu na różne okoliczności, a zapewne przede wszystkim pod wpływem sytuacji politycznej, do współpracy nie przystąpili.

Na I. rok studiów przyjęto 30 słuchaczy, zorganizowanych w 3-ch kompletach, wyłącznie morskich, przy 13 wykładających. Wszystkich obowiązywało zachowanie bezwzględnej tajemnicy o studiach.

Przyjmowanie kandydatów odbywało się według obowiązujących przepisów akademickich. Kandydaci z maturą handlową zobowiązani byli zdać egzamin uzupełniający z języka polskiego, historii, propedeutyki filozofii i łaciny przed osobną maturalną komisją egzaminacyjną. Osiągało się przez to równorzędność kwalifikacyj słuchaczy Instytutu Morskiego z ich kolegami innych wydziałów Un. Z. Z.

Za szczególnie ważny moment w organizacji I. M. należy uważać oparcie jego istnienia i rozwoju o Un. Z. Z.

Stały udział delegata IM-u na posiedzeniach Senatu U. Z. Z. przyczyniał się do rozszerzenia i ugruntowania poglądu na wartość i potrzebę prowadzenia Studium Morskiego w środowisku uniwersyteckim oraz ułatwiał uzyskanie niezbędnych środków materialnych na ten cel.

Najtrudniejszym zadaniem było opracowanie programu nauki i odpowiedniego rozmieszczenia przedmiotów w przebiegu studiów. Według

przyjętej zasady na posiedzeniach Rady Profesorów tworzyły one zwarte grupy przedmiotów na poszczególnych latach nauki, nasilając specjalizację morską z roku na rok.

W ten sposób powstało pierwsze w Polsce osobne wyższe studium ekonomiczno-morskie, które trwało przez dwa lata akademickie 1942-43 i 1943-44.

Dwuletnie doświaczenie na tym nowym odcinku pracy stanowi poważny dorobek.

Instytut Morski rozszerzył prace Un. Ziem Zachodnich na dziedzinę dotąd nieuprawianą i dawał nowy rodzaj i nowy zakres studiów, opartych o dobrze zrewidowany program statutu.

Zasadnicza myśl wszystkich współpracujących profesorów zmierzała do nadania Instytutowi takiej siły organizacyjnej, by po wojnie mógł stać się samodzielną uczelnią.

Z początkiem drugiego roku akademickiego (1943) Instytut miał prawie 60 słuchaczy na obu latach studiów. Liczba ich potem na tle krwawego teroru w Warszawie spadła do 53 i na tym poziomie utrzymała się do wybuchu powstania. Zaznaczyć należy, że było to studium przeznaczone wyłącznie dla młodzieży męskiej. Liczba studiujących byłaby kilkakrotnie większa, gdyby dostęp do Instytutu Morskiego miała młodzież żeńska, która na wszystkich wydziałach stanowiła cztero lub pięciokrotną liczbę studentów.

Nowoukształtowany kierunek studiów przygotowywał słuchaczy przede wszystkim do sprawnej obsługi handlu morskiego, administracji portowej w zakresie wszystkich potrzeb eksportu i importu. Wykłady z dziedziny prawa, ekonomii, geografii gospodarczej, historii żeglugi i polityki żeglugowej, aministracji portowej, ogólnej nauki o transporcie, prawa morskiego handlowego, administracyjnego, asekuracji morskiej, towarzystwa ładunków okrętowych stanowiły dość mocny fundament naukowy dla osiągnięcia zamierzonego celu.

Obok zadań praktycznych w Studium Morskim na czoło zadań stawiano pielęgnowanie poszczególnych działów wiedzy teoretycznej oraz zaprawiania młodzieży do samodzielnych badań.

Dla pobudzenia słuchaczy do większego wysiłku Rada Profesorów IM-u postanowiła w ciągu roku podawać kilka tematów konkursowych z głównych przemiotów. Lepsze z nich miały być wyróżnione nagrodami pieniężnymi i publikacją.

Szczególną uwagę przy nauce zwrócono na poziom języków obcych.

Władze podziemnego szkolnictwa akademickiego okazywały IM-i materialne poparcie kwotą do 5000 zł. rocznie, wyznaczając ponadto 2000 zł. miesięcznie na stypendia dla niezamożnych studentów. Ogólne wydatki na honoraria profesorskie i administrację wyniosły 17.000 zł. miesięcznie.

Dramatyczne wydarzenia w okresie masowych rozstrzeliwań i łapanek w stolicy hamowały normalny bieg pracy. Młodzież mimo to pracowała intensywnie, osiągając dobre wyniki i nieraz wbrew ostrzeżeniom profesorów w komplecie przybywała na wykłady. Wśród niej panował najlepszej miary optymizm.

Brak podręczników umiejętnie zastępowano dobrze zorganizowaną pracą w powielarni, z wielkim ryzykiem, ale sprawnie działającej przy wydawaniu skryptów.

Godziny i miejsca zajęć były tak rozmieszczone, że studenci nie zmieniali lokali w ciągu dnia. Wykłady odbywały się jednym ciągiem, jeden po drugim, przez zmianę profesorów. Przez to unikało się obserwacji niemieckich władz bezpieczeństwa, szczególnie bacznie śledzących młodzież męską.

Należy podkreślić, że praca odbywała się w małych kompletach w prywatnych mieszkaniach studentów i profesorów. Z punktu widzenia pedagogicznego miała ona ogromne walory. Kompletowa forma organizacyjna nauki zapożyczona od tajnych zebrań politycznych, okazała się znakomitą w wynikach. Przede wszystkim młodzież miała większe możliwości bezpośredniej wymiany myśli z profesorami, którzy prędzej poznawali swoich słuchaczy i łatwiej mogli kierować ich pracą. Słuchacze wykazywali więcej, niż zwykle zainteresowania, uwagi, pilności, a przede wszystkim znacznie wyżej oceniali wartości nauki zdobywanej w nieustannym niebezpieczeństwie i narażaniu się.

Ponadto studenci nie tylko mogli, ale musieli z konieczności intensywniej się uczyć. Rozdział bowiem pracy, wykładów, referatów i ćwiczeń w małym zespole kompletowym prędzej obiegał krąg uczestników i rozpoczynał się nowy.

Atmosfera pracy była zawsze pogodna, współżycie studentów i profesorów nabierało cech niemal rodzinnych.

Pracę na IM-ie profesorowie i studenci uważali za aktywny posterunek nauki w walce z Niemcami.

Powstanie i istnienie Studium Morskiego wszyscy uczestnicy pojmowali nie tylko jako obronę skazanego na zagładę przez Niemców szkolnictwa wyższego, lecz jako jego rozbudowę w nowym kierunku, przedtem w Polsce zaniedbanym.

Przy ocenie tej strony pracy należy pamiętać, że na studia poszli ci, u których głód wiedzy był silniejszy od instynktu samozachowawczego. Było to ich najlepszą kwalifikacją moralną. Na studiach tajnych był — naszym zdaniem — najwartościowszy element naszej młodzieży. Umiał on swoją naukę połączyć w obowiązkami obywatelskimi i żołnierskimi, jak nieraz stwierdzały to wypadki, a szczególnie wykazało powstanie.

Ciężka walka z Niemcami na barykadach w tym okresie uszczerbiła znacznie szeregi słuchaczy. Siedmiu z nich padło w obronie niepodległości Ojczyzny, niektórzy świetnie zapowiadali się jako przyszli naukowcy. Śmierć tych bohaterów stanowi znaczny odsetek (14%) liczebnego składu Instytutu Morskiego.

Powstanie przerwało wszystkie studia akademickie. Profesorowie i studenci Instytutu Morskiego poszli też w rozsypkę. Szybko jednak ze sobą się skontaktowali. Próby odnowienia nauki w Częstochowie lub Krakowie nie dały rezultatów. Na przeszkodzie stało wiele okoliczności, a przede wszystkim niemożliwość szybkiego zgromadzenia większej liczby wykładających i studentów w jednym z tych miast.

Po wyzwoleniu Instytut Morski odnowił swoją pracę dopiero w listopadzie 1945 r. w Gdyni, jako pierwsza w Polsce Wyższa Szkoła Handlu Morskiego, zwana powszechnie „Akademią Morską".

Restytucja uczelni nie była rzeczą łatwą. Ogromny wysiłek trzeba było włożyć, by reaktywować dotąd nieznaną w Polsce instytucję szkolną, by przekonać miarodajne władze o jej wartości i konieczności kontynuowania pracy i nauki z czasów konspiracji.

Współdziałanie z Departamentem Morskim, delegatem Rządu dla spraw Wybrzeża inż. E. Kwiatkowskim, umożliwiło usuniecie wszystkich trudności.

Dziś były IM, a obecnie W.S.H.M., liczy 380 słuchaczy na I, II i III roku, 28 profesorów, 5 osób personelu administracyjnego i ma przed sobą szeroką perspektywę dalszego rozwoju. Jedno mu dolega i krępuje rowój pracy, do której ani profesorowie, ani młodzież nie może rozłożyć się znośnie — **to tułaczka i sublokatorka po innych zakładach szkolnych.**

Dotąd nie znaleziono rozwiązania dla tak zasadniczej potrzeby, jak posiadanie własnego budynku przez Wyższą Uczelnię, a tymczasem na Wybrzeżu są budynki „na wyrost" dla niejednej instytucji. Nie wątpię, że pokonamy i tę trudność przy pomocy ludzi, którzy potrafią zrozumieć hierarchię potrzeb.

Przecież już osiągnięto najważniejsze. Uczelnia jest zreaktywowana. Pracuje. Usprawnia się organizacyjnie. Skupiła prawie wszystkich obecnych w kraju słuchaczy IM. Starsi z nich stanowią najwyższy kurs III-ci. Okres tajnych studiów umożliwił dziś młodzieży wejście na średni i starszy kurs W.S.H.M.

Ci, co mieli odwagę studiować w okresie krwawego teroru — mają ten awans akademicki. Czas spędzony na tajnych studiach zapewne przez całe ich życie będzie najmilszym i najcenniejszym wspomnieniem.

Dla profesorów stanowi on niewątpliwie bogatą dziedzinę obserwacji i doświadczenia naukowo-pedagogicznego w zakresie ekonomiczno-morskim.

W dziejach wyższego szkolnictwa Instytut Morski w ramach tajnej pionierskiej inicjatywy i pracy Uniwersytetu Ziem Zachodnich jest zjawiskiem tak wyjątkowym, że warto mu poświęcić osobne obszerniejsze studium. U.Z.Z. był potężną uczelnią, do którego należało 250 profesorów i 2240 słuchaczy i słuchaczek. Wśród 9-ciu jego wydziałów Instytut Morski stanowił osobną pozycję. Na tle organizacyjnym, materialnym, moralnym i naukowym zadzierżgnął się mocny węzeł wzajemnego stosunku IM. z UZZ. Tego kapitału dalszy bieg życia zmarnować nie powinien.

Dalsza współpraca Un. Poznańskiego i WSHM jest konieczna i wynika z tradycji czasów tajnego nauczania i wspólnej walki o niepodległość polskiej nauki we wspólnym — Tajnym Uniwersytecie Ziem Zachodnich.

Prof. Władysław Kowalenko

*

Inżynier Eugeniusz Kwiatkowski o pożyczce Odbudowy:

„Nie łudźmy się, nikt obcy nie odbuduje za nas Polski. Pomoc bogatych idzie tam, gdzie może zarobić! Na naszych ruinach i zgliszczach, na cmentarzyskach życia i produkcji nikt obcy zarobić nie może. Los swój musimy wziąć we własne dłonie! Wobec przyszłości narodu, wobec konieczności zagospodarowania ziem zniszczonych i ziem odzyskanych... przychodzi kolej na akcję czynników społecznych naszego narodu. Świat pracowniczy nie zawiedzie swego państwa! Podpisze on premiową pożyczkę Odbudowy Kraju z ofiarnością i najlepszą wolą, gdyż wie, że przyczyni się ona do wzmocnienia i uporządkowania gospodarstw, do odbudowy urządzeń użyteczności publicznej, do zwiększenia liczby mieszkań oraz do stabilizacji cen artykułów pierwszej potrzeby. W pożyczce muszą wziąć udział wszyscy obywatele!".

Wiedza pomaga rybakom

Zdobycze techniki 20-go wieku są fantastyczne. Miliony samochodów mkną po drogach, tysiące samolotów żeglują w przestrzeniach nadziemskich, radio - telewizja jest na usługach ludzkości, a ostatnio ujarzmiono energię atomową, lecz mało jak dotąd wiadomo o wędrówkach i określeniu ławic śledziowych.

Cała trudność polega na tym, że ryby żyją pod wodą na olbrzymich przestrzeniach morskich. Wiadomo tyle, że śledzie znajdujemy, począwszy od mórz arktycznych Bieguna Północnego do części południowej Morza Północnego i dalej do Zatoki Biskajskiej. Stwierdzono również, że są one różnych gatunków, inne poławia się u brzegów Islandii, znowu inne u wybrzeży szkockich, czy też norweskich, wreszcie odmienne u wybrzeży angielskich lub holenderskich. Tereny połowowe ciągną się od Morza Lodowatego i okolic Islandii poprzez całe Morze Północne i kanał La Manche, aż do Zatoki Biskajskiej, a z drugiej strony do Skagerraku.

Śledzie żyją w gromadzie, zwłaszcza zaś podczas tarła skupiają się w olbrzymie ławice i to w określonych okresach roku. Na wędrówki ryb wpływa znacznie temperatura wody oraz prądy morskie, które nadają kierunek gromadzie i dlatego za dobrych szyprów uważa się tych rybaków, którzy posiadają dobrą znajomość prądów. Niekiedy więc na morzu spotyka się statki - samotniki, uprawiające połowy zdala od znanych terenów rybnych. Są to właśnie ci rybacy, dla których prądy nie stanowią tajemnic i oni też cieszą się przeważnie dobrym połowem.

Naogół jednak można wyjaśnić, że gromadzenie ławic śledziowych na pewnym ograniczonym terenie jest spowodowane znajdowaniem się pożywienia (tlenu, dwutlenku węgla, soli). Śledź odżywia się planktonem zwierzęcym, zwanym „calanus", przeto tam, gdzie morze obfituje w plankton roślinny, rybak zgóry przewiduje, że połów będzie słaby. Przekonywuje się tuż po wyciągnięciu sieci, które są zamulone i posiadają osobliwy zapach. Złowione w takich okolicznościach śledzie nie są na rynku pożądane, gdyż są one dotknięte „zieloną chorobą". Śledzie takie łatwo odróżnić po kolorze oraz zawartości żołądka, zasolenie zaś można odróżnić po kolorze solanki, która jest rdzawo-czerwona.

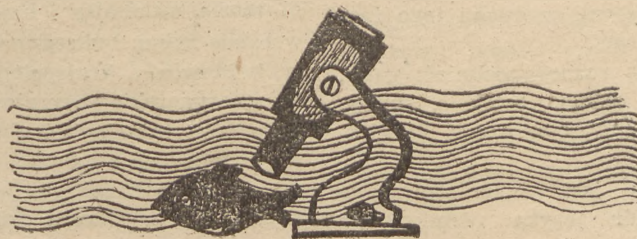
Wynalazek prof. Hardego rozwiązuje doskonale sprawę gatunku planktonu. Wskaźnik „Hardego", to mała tubka z filtrem gazowym. Przyrząd ten ciągnie się przez pewien czas na głębokości takiej, na jakiej sieci mają być wyrzucone. Jeżeli rybak zauważy, że na gazie znajduje się muł, co oznacza obecność planktonu roślinnego, wtedy nie warto sieci wystawiać. Gdy mułu w danych okolicach niema, bierze się gazę pod mikroskop i w wypadku ujawnienia planktonu zwierzęcego, połów się opłaci. Może się zdarzyć, że badanie wykaże obecność obu planktonów, wtedy plankton roślinny wypędza śledzie z tego miejsca.

Państwa zaangażowane w przemyśle rybnym w miarę możliwości starają się przyjść rybołóstwu z pomocą w znajdywaniu najbogatszych terenów rybnych i na te cele zużyto już dużo pieniędzy. Przeprowadzono wiele badań i eksperymentów w tym kierunku, których wyniki nie dają jednak konkretnych wartości. Za mało wiemy o historii naturalnej różnych gatunków śledzi, aby szczegółowo wykazać ich miejsca oraz wędrówki. Obecność ławic śledziowych w różnych okresach roku może być określona tylko w przybliżeniu, domyślamy się, że na danym terenie może być bardzo dużo śledzi, lub niewiele. Niezrozumiały jest również fakt, że śledzie czasem corocznie przychodzą na to samo miejsce w bogatych ławicach, czasem, przeciwnie, uciekają i wracają dopiero po kilku latach, a czasem nigdy więcej w te okolice nie zawitają.

Fakt ucieczki ławic szprotowych zaobserwowaliśmy u naszych wybrzeży. Wiemy, że rybołóstwo rodzime poniosło kolosalne straty z tego powodu, a od 10 lat żaden znak nie wskazuje, aby ławice na nowo zawitały do okolicznych wód gdyńskich. Odwrotny wypadek dawno nienotowany w historii rybołóstwa polskiego wydarzył się w ubiegłym sezonie w okolicach Helu. Niezwykle obfite ławice śledzi napłynęły tuż blisko cypla helskiego w niespotykanych dotąd ilościach. Tamtejsza ludność wyławiała je poprostu rękoma, koszami, wiadrami i tym, co było pod ręką. Niestety, rybacy nie byli przygotowani odpowiednio do przyjęcia tych cennych gości i zaledwie nikła część została wyłowiona, bowiem zaledwie po kilku dniach gromady bezpowrotnie odpłynęły.

Praktycznym wskaźnikiem ławic śledziowych jest sonda oraz doświadczenie i szczęście szypra. Sonda określa przyrodę dna, wskazuje dokładną głębokość oraz mówi o tym, czy dno jest piaszczyste, czy skaliste. Według tych prostych danych rybak orientuje się o możliwości przebywania ławic śledziowych. Jednak obfitość połowów jest również uzależniona od przypadku. Dlatego połowy śledzi można przyrównać do gry w loterię: który szyper ma szczęście i dobre przeczucie, ten dużo może złowić. Każde rybołóstwo posiada swych szczęśliwych szyprów, którzy przez długie lata dobrze łowią. W ślad za takimi szyprami posuwają się inne statki, wierząc w ich gwiazdę. Dla towarzystw śledziołówczych ludzie ci są bardzo cenni i czule pilnowani, aby konkurencyjna firma nie zagarnęła ich dla swych interesów. W wypadku śmierci lub zatonięcia takiego szczęściarza, zastępuje miejsce szypra syn jego lub brat, aby choć w ten sposób utrzymać łańcuch obfitych połowów.

Teofil Serwa



O polskiej terminologii morskiej

Podając powyższy artykuł Redakcja wzywa zainteresowanych do wypowiedzenia się: czy i jak należy spolszczyć fachowe morskie wyrażenia?

Polacy przywykli do prowadzenia handlu z Gdańskiem i nie mając sposobności zapoznania się z morzem i żeglugą, nie rozumieli potrzeby posiadania własnej floty. Improwizacja na morzu Zygmunta Augusta, czy Władysława IV, oraz niektórych polskich kaprów nieoparta o jednolity wysiłek całego społeczeństwa zawiodła. Stawaliśmy się coraz słabszymi pomiędzy naszymi sąsiadami, tak, że przyszły wreszcie rozbiory, a wybrzeże nasze zagarnęło Królestwo Pruskie.

W tym to okresie język nasz przyswaja sobie liczne niemieckie słowa, jak: żagiel, żegluga, burta, kotwica, maszt, kil, ster, śruba, lina, blok, flaga, kurs, kajuta, kabel, holować, lawirować itd. Po klęsce Niemiec w pierwszej wojnie światowej traktat wersalski przyznał nam dostęp do morza: długość wybrzeża morskiego wynosiła tylko 140 km (2,5 proc. ogólnej długości granic), w tym Zatoka Pucka liczy sama 68 km!

Na półkach księgarskich zaczynają się pokazywać dzieła polskich autorów dotyczące spraw morskich, żeglugi, budownictwa okręeowego, jachtingu itd. Ale wówczas okazuje się, że nie posiadamy ustalonych polskich słów dotyczących morza i żeglarstwa; jedni z autorów używają terminologii niemiecko-holenderskiej, który przynieśli do nas Polacy powracając z carskiej marynarki, inni zaś rozumiejąc niedorzeczność posługiwania się tym żargonem usiłują stworzyć polskie słownictwo. W rezultacie kończy się na tym, że mnóstwo przedmiotów czy pojęć posiada po parę nazw, zamiast jednych ściśle i niedwuznacznie je określających.

Słusznie nasz największy propagandzista morza i wychowawca młodzieży morskiej ś. p. generał Mariusz Zaruski w przedmowie do swego dziełka p. t. „Współczesna Żegluga Morska“ (r. 1920) stwierdza, że pisząc powyższe dziełko spotkał się z zupełnym niemal brakiem polskiej terminologii żeglarskiej. Dalej przyznaje się, że nie chciał zaimprowizować niemal zupełnie nowego, czysto polskiego słownictwa, wolał więc spolszczyć cudzoziemskie nazwy.

Na swoje usprawiedliwienie podaje, że terminologia jakoby miała być międzynarodowym językiem marynarzy, niestety pogląd ten nie wytrzymuje krytyki, gdyż niema i nie było nigdy żadnego „języka międzynarodowego“ na szlaku morskim; nawet ludy romańskie: Francuzi, Włosi, Hiszpanie—czy Germanowie: Anglicy, Niemcy, Holendrzy, Duńczycy, Norwegowie, Szwedzi — nie mogą ze sobą porozumieć się na morzu!

Oficerowie Szkoły Morskiej (w Tczewie) poszli śladami Zaruskiego i wychowali w duchu tego żargonu pierwsze kadry oficerów.

W ten sposób zaczęły się rozpowszechniać: gafle, bomy, bejfuty, takelunki, stengi, sztaksle, halsy, szkoty, dalby, pelengi, gordingi, bombramy, kabeltawy, waterwejsy, trajsle itp.

Jedynym atutem żargonu jest to, że terminy są krótkie i można je na wzór języka niemieckiego

„A niechaj narodowie wżdy postronni znają,
Iż Polacy nie gęsi, iż swój język mają“.

składać w złożone wyrazy, np. fokbombramreja, albo krojcbombramsteugesztakseldaunholerlajterblok!

Nie posiadając własnej tradycji morskiej, trzeba było sztucznie stworzyć polskie słownictwo. Pierwsze kroki były trudne i niezbyt fortunne; w 1921 r. ukazuje się Słownik Okrętowy opracowany przez inż. Karola Stadtmüllera.

Dopiero w 1927 r. powstaje Komisja Terminologiczna Morska pracująca przy Lidze Morskiej i Rzecznej w Warszawie, a od 1931 r. pod egidą Polskiej Akademii Umiejętności w Krakowie. Komisja ta do czasu ostatniej wojny wydawała zeszytami pięciojęzyczny słownik będący dziełem zbiorowym a zawierający około 10 tysięcy terminów morskich. Możnaby i w tym słowniku dopatrzyć się licznych nieścisłości i krytykować te i owe niezbyt udane terminy, jednakże fundament pod słownictwo morskie został położony. Należałoby go tylko jeszcze raz przedyskutować, skorygować, uzupełnić, zapoznać z nim społeczeństwo, a dopiero życie i praktyka ostatecznie go ukształtuje, wygładzi i przyswoi.

Wojna 1939 roku i prawie sześcioletni okres niewoli u krwawego okupanta powoduje zmarnienie całego naszego dorobku morskiego, zaś fachowcy morscy rozproszyli się, bądź giną w obozach koncentracyjnych.

Brak wszelkiej literatury morskiej zmusza nas do odtworzenia jej nietylko w rozmiarach przedwojennych, ale w znacznie większych, gdyż — co zaledwo wystarczało dla potrzeb państwa o 140-kilometrowej granicy morskiej, to okazuje się niedostatecznym dla państwa o 500-kilometrowej granicy morskiej! Prawie czterokrotnie dłuższe wybrzeże, nowe porty i szersze horyzonty zmuszają nas do większego rozmachu w tej dziedzinie. Trzeba pospiesznie szkolić kadry pracowników morza i to w polskim duchu, na zdrowej polskiej myśli, na polskiej terminologii!

Pośrednikami między polskim słownictwem morskim a społeczeństwem są książki i czasopisma, których to autorów Liga Morska swoim autorytetem winna nakłonić do nieużywania żargonu, ale do podporządkowania się i używania jednej tylko terminologii morskiej.

Nie jeden dowie się wówczas, że nie należy mówić np. statek wojenny, lecz okręt wojenny, nie kapitan okrętu (w marynarce wojennej), lecz dowódca okrętu, nie majtek, lecz marynarz, nie mostek kapitański, lecz pomost nawigacyjny itd.; może wreszcie znikną w naszej literaturze na masztach statków „bocianie gniazdą“ i inne pomysły szczurów lądowych!

A powracając do żargonu, to jak w fabrykach i warsztatach zanikają śrubsztaki, holajzy, bandzegi, mesle, sztamajzy i inne cudaki, to również niech wreszcie zginą: bukszpryty, grotmaszty, rumby, wanty, bejdewindy, krajspelengi, sztormy, gafelgaje i inne „marynarskie“ wyrażenia.

Co do terminologii żeglugi śródlądowej, to jest ona ściśle związana z morską, a chyba tylko trochę uboższą — co do treści, zaś język flisaków, czy t. zw. orylów nie wystarcza dzisiejszym jej potrzebom.

Jan Gajewski.



Jan R. Rąbca

Głosi czyjaś teorja, że bursztyn to skamieniała żywica lasów sosnowych, które w odległych mrokach przedhistorii nadmorską ziemię naszą łączyły z brzegami Skandynawii. Czas i kataklizmy przeróżne zrobiły swoje. Runął ten piękny niegdyś las, a ponad nim przewaliły się wody Bałtyku. A dziś, przechodząc jego brzegiem, rzuca nam fala niespokojna pod stopy skamieniałe łzy żywicznych pniów. Wdzięczna i cenna bursztynowa jałmużna.

Drzewa tych lasów*) były jakimś przejściem od sosny naszej do choiny. Wskazują to wyraźnie resztki drzewa i igliwia zachowane w bursztynowych bryłach. Żywica gromadziła się w tych drzewach częściowo na zewnątrz korzeni, częściowo znów kapała z gałęzi. Po dzień dzisiejszy podobne drzewo bursztynowe rośnie jeszcze w lasach Nowej Zelandii, t. zw. Dammara Australis. Z jego to gałązek kapie żywica i tężejąc, zwisa w długich soplach. Na podstawie resztek zwierząt i roślin zachowanych często w bursztynie przedstawić sobie można florę i faunę tych bursztynowych lasów. Żywica, ściekając z gałęzi na ziemię, wchłaniała liście drzew, mech, ten i ów kwiat i paproć, rosnącą gdzieś nad ruczajem. Przywabiony jej specyficznym zapachem sunął ku niej ślimak, pająk szedł ostrożnie na swych długich nogach, ten i ów nieznany owad lub chrabąszcz otarł się o nią, próbował ją zbadać i swą ciekawość przypłacał życiem. Przylepił się do niej i już pozostał; spadły na niego nowe krople, stężały i w ten to sposób zachował nam bursztyn fragmenty flory i drobnej fauny owych lasów.

Nie sądźmy jednak, że bursztyn tylko u nas, na naszym wybrzeżu znaleźć można, gdzie go morze, oderwawszy od dna swego i otuliwszy w powikłane wodorosty, falą na brzeg wyrzuca. Przy pracach ziemnych, nawet przestrzennie daleko od morskiego brzegu, natrafiono na bursztyn. Twierdzącego, że bursztyn spotkać można w północnej Afryce, w Portugalii, Hiszpanii, Francji, Danii, Holandii, na Sybirze, Kamczatce, w Dalmacji i na Węgrzech, nie będziemy bynajmniej uważać za opowiadacza bajek z tysiąca i jednej nocy. Bezsprzecznie największe złoża bursztynu leżą w byłych Prusach Wschodnich, koło Piławy, w miejscowości Palmnicken. Podczas jednej nocy jesiennej r. 1862 morze wyrzuciło na tamtejszy brzeg 2.000 kg bursztynu. Tamże to uzyskiwano — przed ostatnią wojną 400.000 kg bursztynu rocznie, a metr kubiczny ziemi zawierał przeciętnie 2 kg bursztynu.

Bursztyn jest minerałem przezroczystym lub nieprzezroczystym. Barwa jego bywa jasno żółta, żółtawo - biała i brązowa. Na Sycylii jawi się on pod barwą niebieskawą, szmaragdowo-zieloną i fioletową. Co do jego chemicznych własności zapamiętajmy sobie to, iż nie rozpuszcza się w wodzie, rozpuszcza się natomiast w benzolu, chloroformie i alkoholu. Temperatura jego topnienia wynosi 280 st. C. Co do sposobów obrobienia bursztynu to istnieją dwa zasadnicze: pilnik i tokarka. Bursztyn polerowany bywa za pomocą wody i kredy. Naturalnie posiada miejsca, gdzie polerowanie go się nie ima i wtedy powleka się to miejsce pokostem bursztynowym. Rozgrzany w oleju bursztyn mięknie i wtedy nadać mu można dowolne kształty.

Sposoby uzyskania bursztynu są następujące: najprostszy sposób to zbieranie go na brzegu po wyrzuceniu przez fale. Niekoniecznie zostaje wyrzucony w nagiej swej postaci; bardzo czę-

sto uwikłany jest w wodorostach i innych morskich zielskach. Dalszym sposobem zdobycia to łowienie. Wyjeżdża się niedaleko od brzegu z sieciami na długich kijach przymocowanymi i w sieci te łowi się napływające, lub pod wodą znajdujące się wodorosty, z których wybiera się bursztyn. Jeżeli niedaleko brzegu na dnie leżą kamienie, usuwa się je z pomocą haków i łańcuchów i przesuwa się po tym miejscu sieć na drucianej oprawie, zagarniając w nią i piach i wodorosty i kamienie. Z tego to dopiero wybiera się bursztynowe bryłeczki. Naturalnie ten proceder może mieć miejsce jedynie przy dobrej pogodzie i spokojnym morzu. Większe firmy wydobywają bursztyn za pomocą specjalnych bagrów parowych. Bagrowanie jest rzeczą kosztowną, ale cieszącą się największym powodzeniem.

Teraz nieco o nazwie bursztynu. Polska nazwa prawdopodobnie opiera się na nazwie niemieckiej „Bernstein", słowo, mieszczące w sobie źródłosłów „brennen" — palić, a więc: kamień, który się pali. Starożytny Homer ochrzcił go mianem elektronu, t. j. słoneczny kamień. A w VI wieku przed Chrystusem uczony Tales rozpoznał w nim elektryczne własności i od tego też czasu jak się zdaje datuje jego pospolite określenie jako „cudownego" kamienia. Dziwne i niewytłumaczalne jest, skąd się właśnie w tym żółtym kamieniu te własności wzięły. Jako „cudowny" kamień wkładano go małym dzieciom do ust; trąc o niego dziąsła, prędzej ząbkowały. Nawet do dzisiejszego dnia nosi się bursztynowe paciorki jako środek uśmierzający bóle reumatyzmu lub całkiem reumatyzm leczące.

Wspomina go Homer w swej „Odyssei", gdy mówi o „naszyjniku złotym, wysadzanym bursztynem, promieniejącemu słońcu podobnym". A pałac Menelaosa połyskiwał od złota, bursztynu, srebra i kości słoniowej. Wdzięczne wzmianki o bursztynie czynią w swych pismach Herodot, Ovidius, Tacitus, Diodor, Strabon, Plinius i Dionisios z Halikarnasu. Starożytni Fenicjanie, którzy w interesach bawili u kupców nad Morzem Czarnym, nabywali u nich bursztyn i bursztynowe wyroby, a kupcy sprowadzali go w swoje okolice aż z dalekich zatok Bałtyku. Ze starożytności dotrwała i do naszych czasów wzmianka, iż cesarz Neron wysłał ongiś specjalnego wysłannika do Prus z poleceniem zakupu dużych ilości bursztynu. Największa bryła, jaką ten przywiózł, ważyła podobno 8 i pół funta.

Na naszych nadmorskich ziemiach nie było początkowo ograniczenia co do zbierania bursztynu. Zbierał go każdy, kto go raz korzystnie sprzedał i miał dla niego nabywców. Stopniowo jednak biskupi pomorscy poznali się na tym lapis ardens, jak bursztyn powszechnie nazwali i handel nim starali się ująć w swoje ręce, pokonali ich jednak w zupełności Krzyżacy, którzy nakazali wszystkim zbieraczom bursztynu (a w szczególności odnosiło się to do rybaków nadmorskich) odstawiać znaleziony bursztyn. W zamian za odstawiony bursztyn otrzymywali tyle soli, ile spotrzebowali w swoim rybackim zawodzie. Nie dość na tym, Krzyżacy skrępowali swych podwładnych t. zw. „bursztynową przysięgą", a wszystkich łamiących tę przysięgę stawiali przed t. zw. „sądem bursztynowym". Stopniowo jednak Gdańsk począł w swym ręku gromadzić cały nadmorski handel bursztynem, a potrafił go rozprzestrzenić i przerzucić aż na zamorskie szlaki. Był też w stałym bursztynowym kontakcie z Indiami i Persją, założywszy tam swe handlowe faktorie.

Tyle na temat bursztynu.

Jeżeli dopiero przeżyta wojna przeszła zniszczeniem po niejednej gałęzi handlu lub dorobku gospodarczego lub przynajmniej mocno je nadszarpnęła, naturalną jest rzeczą, że i o bursztynową dziedzinę się otarła. Ale tak, jak na podłożu zniszczenia przeszłości wyrasta z biegiem pewnego okresu czasu lepszy i trwalszy dorobek teraźniejszości, tak i bursztynowa sprawa wyrośnie, dojrzeje i piękne na nowo wyda rezultaty.

Jan R. Rąbca

*) Powstanie bursztynu odnosi się do epoki przedlodowcowej (przyp. Redakcji).



BITWA POD OLIWĄ

Jerzy Bohdan Rychliński

Wyjątek z „Kulawego Bosmana" powieści o Smętku, towarzyszu wypraw brazylijskich Krzysztofa Arciszewskiego, o zaprzepaszczonej w Wismarze flocie polskiej i o bałtyckim skarbie morskim...

— Tedy — podjął Murray — bitwa była mała, nieledwie utarczka, ale strategicznie nader ważna... Pokrótce to było tak. W 1626 r. Gustaw Adolf zajął całe wybrzeże pomorskie, prócz Gdańska, który nie chciał Szwedom bram otworzyć. W 27-ym, na wiosnę, hetman Koniecpolski ruszył na Szweda i odebrał Puck. A Kazanowski wszedł do Prus Książęcych i groził Gustawowi Adolfowi od tyłów. Lecz wszystko poszłoby w niwecz gdyby admirałowi Stiernskjoldowi udało się sforsować Gdańsk, bramę Wisły. Pożar wojenny rozlałby się po ziemiach polskich. W Zatoce Gdańskiej Stiernskjold chciał wylądować desant. Drogę zagradzała mu tylko eskadra Dykmana z dziesięciu okrętów. Eskadra składała się z dwóch trzydziesto-działowych galeonów, z „Króla Dawida" i „Świętego Jerzego", i z ośmiu dwudziesto-działowych...

Z toku opowieści wynikało, że Pan Murray na „Królu Dawidzie" miał dziwacznego bosmana i więcej na nim polegał, niż na oficerach.

Aninę zainteresowało, że to nie zwykły sobie bosman był, ale człek obrotny i uczony, szczególnie znający się na medycynie, której uczył się u Maurów. Arabi zaś mieli lepszych lekarzy, niż Chrześcijanie. I na rzemiośle żeglarskim znał się tak wyśmienicie, że sam mógłby być kapitanem. Ale zawsze krył się za czyimiś plecami.

Rozwijał się obraz bitwy. Przez cały ten czas oczyma duszy widziała Anina imponującą postać Pana Murraya w hełmie, ocienionym strusim piórem i w półpancerzu, a za nim tajemniczego pokrakę, mielącego przekleństwa, ciskającego rozkazy, wspinającego się na maszty i znów skaczącego w międzypokład, gdzie u burt stały uszeregowane łyskliwe spiże.

Anina, obdarzona nader żywą wyobraźnią, widziała jak na dłoni pochód polskiej eskadry przeciw wrogowi. Wiała tęga bryza z Południo-Wschodu, niosąc polskie okręty, które parły naprzód całą siłą żagli. Słońce było niewidoczne za mrocznymi chmurami i siało spod nich ostre groty, roztapiające się w perlistej jasności. Lśniły i syczały flukta morskie, prute szeregiem podjeżdżających i zapadających się dziobów, okryte żaglami; upstrzone tu i ówdzie jaskrawymi flagami maszty kreśliły w oćmie zimowego nieba znaki zawiłe, a tajemnicze. Okręty owe szły wyciągnięte w długiego węża z Południa na Północ. Nad gałkami masztów mewy o krzywych szpilkowatych dziobach i paciorkach oczu, szare i białe razem, skwirzyły coś w odwiecznym języku mewim. Gawor był wielgi w ptasim wirowisku...

— Nieprzyjaciel — ciągnął swą opowieść Pan Murray — szedł w sile sześciu okrętów, podzielonych na dwa oddziały. Dojrzeliśmy jasno dwa okręty od strony Sobót, czyli od zachodnich brzegów zatoki. Przodkiem parł flagowiec Stiernskjolda. Drugi oddział szwedzki z czterech okrętów był w znacznej odległości na Północy. Tymi głównymi siłami dowodził kapitan Forrat. Jego okręt „Sonne" szedł na czele drugiego oddziału. Polacy mieli przewagę w ilości jednostek, ale w gruncie rzeczy byli słabsi, co dalej wyjaśnię.

— Dykman dowodził swym flagowcem osobiście, jak każdy z nas kapitanów. Moi morscy ludzie mieli na sobie skórznie juchtowe, wpuszczone w wysokie buty i kaftany, przez które biegł rzemień do szerokiego pałasza w pochwie z lakierowanej skóry. Półokrągła garda chroniła rękę. Opasani byli szarfą z żaglowego płótna, za którą tkwiły puginały i pistolety. Ot zwykły morski moderunek. Oficerowie odróżniali się haftowanymi szarfami przez pierś.

— Oczywista, gdy grom sygnałowego moździerza na Latarni w ów pamiętny ranek 28 listopada 1627 roku postawił na nogi całe Wisłoujście, każdy wdział bojowy rynsztunek. Kto nakrył łeb garnkiem hełma, kto zaś naciągnął czapę, drutem przetykaną. Jeden wlazł w kolczugę, drugi pierś półpancerzem okrył. Wrzasnęła trąba. Na okrętach podnoszono banderę. Odmówiono krótką modlitwę. My, ewangielicy, zaciągnęliśmy kantyczkę:

„Dusze wierzących są w ręku Boga,
Nie tknie ich żadna potencja wroga..."

— Rozwiały się tedy na rufach bandery z wniesionym do ciosu ramieniem, dzierżącym miecz, w polu czerwonym. Owa ręka wystercza z błękitnej chmury jako piorun. Piękny znak i bardzo widoczny. Ranek był mglisty, horyzont niepewny, zasnuty tumanem lepkim, do fali przylegającym. Za sobą ledwie ostatnie słowa psalmu przebrzmiały, usłyszałem skrzek mego bosmana. Nadzwyczajne to homo, jakem już rzekł, a raczej monstrum. Smętek się zwał. On ma taki zwyczaj śmiać się jadowicie, i tym razem zarechotał.

— Hi, hi, hi — piał z kogutem w gardle. — Pogoda mglista. Widoczność mała. Fala ostra.— I tymi pierwszymi słowy odrazu w samo sedno rzeczy utrafił.

— A ty się cieszysz, pokrako, że Szwedzi, mocniejsi w spiże, z artylerii mały będą mieli pożytek?

— Rychtyg, wasza miłość — on na to. — My mamy wiatr prawie z rufy, a oni w zęby.

— Nie będzie admirał Stiernskjold uciekał. To do niego nie podobne.

— Temci gorzej dla niego — zakonkludował on Smętek i nadstawił włochatego ucha, bo z dziobu „Świętego Jerzego“ bełkał ku nam blaszany głos tuby: — Król Dawid na czoło kolumny!...

— Otóż siły, jakem już wspomniał, były nierówne — wyjaśniał Pan Murray. — Szwedzkie przeważały, bowiem Stiernksjold miał wszystkie liniowce. Jednostki te, takie, jak „Święty Jerzy“ i „Król Dawid“, tylko z tymi dwoma naszymi musiały się liczyć. Ośm pomniejszych naw w regularnym boju musiałoby ulec i niezawodnie wiktorię odnieśliby Szwedzi, gdyby Stiernskjold ne popełnił błędu, gdyby poczekał na swe główne siły. Lecz zlekceważył Dykmana. Ruszył sam, we dwie nawy, na całą eskadrę polską. Dykman kazał nam przejść w kolumnę czołową, rozwinąć się w jedną prostą linię. I ten manewr wykonaliśmy składnie. „Święty Jerzy“ zajechał w pół burty „Króla Dawida“, porównał się z nami, a pomniejsze nawy uczyniły taksamo. Pierwsza z kolei nawa, za „Świętym Jerzym“, była „Panna Wodna“. Naprzeciw mieliśmy flagowiec Stiernskjolda i „Pelikana“, którym dowodził Fritz. Dykman zdarł swoją flotę w pędzie. Legliśmy w dryf *). Dufny w potęgę swej artylerii flagowiec ruszył na „Świętego Jerzego“. Pierwszą swą zwrotną salwą Stiernskjold małe tylko zadał straty „Świętemu Jerzemu“, na drugą salwę nie stało mu czasu, bo Dykman, wystrzeliwszy działa z lepszym od Szweda skutkiem, poszedł na abordaż. Z przeciwnej strony zajechała Szwedowi „Panna Wodna“ i rzuciła się na abordaż od drugiej burty. W trzy pacierze oba te okręty zdobyły flagowiec szwedzki. Sam Stiernskjold przypłacił swe szaleństwo życiem. Dykman, dowodzący abordażnikami in persona, stanął na pokładzie zdobytego okrętu.

— Zdarty w pędzie przez Dykmana — mówił Pan Murray — miałem przed sobą nadchodzącego „Pelikana“. Cóż czyni kapitan Fritz? Zmienia kurs i, chwyciwszy wiatr w żagle, nie dziobem mi się nadstawia, a burtą. Myślę, że chce mnie omieść ogniem i uśmiecham się pod wąsem, boć z tej odległości salwa jego musi wypaść słabo. A pokłady jeżdżą na krótkiej złośliwej fali, skaczą jak delfiny. Fritz pomyka ku nam wartkim kursem. Nie strzela. Już czas poczęstować go jak przystało, już dystans zmalał o parę kabeltów**).

— Prawo na burtę! — rzucam rozkaz do steru i rozwijam się burtą.

— Ognia lewą burtą! Salwaa-.. Lewa burta... — Pozostało mi rzucić jedno krótkie słówko: Pal! To słowo jednak z moich ust nie padło. A że nie padło, kosztowało to admirała Dykmana obie nogi i śmierć w męczarniach. W ostatni moment okrzyknięto nas ze zdobytego przez admirała flagowca:

— Przepuść „Pelikana“! — Słyszę i własnym uszom nie wierzę. Przecieram oczy. A tu z rufy „Pelikana“ zjeżdża błękitna bandera z krzyżem i na flagsztoku... biała chorągiew! Niech połknę własną głowę!.. Biała chorągiew! Nie do wiary. Smętek cisnąwszy lont, którym sięgał do zapału pokładowego działa, targa zmierzwioną brodę i jak nie zacznie kląć!

— Ale rozkaz admirała pozostaje rozkazem. Cóż to był za błąd, żeśmy przepuścili „Pelikana“ przez naszą linię! Stoi mi to w oczach. Na zdobytym flagowcu u nadburcia — admirał Dykman, a przed nim defiluje nieprzyjacielski liniowiec pod białą flagą.

A na tym naszym pryzie... istne jatki. U masztu, na trupach, leży admirał Stiernskjold, cały we krwi, w pogiętych blachach, i za każdym rozkołychem okrętu, ta głowa drapieżnego ptaka tłucze o pokład. Wokół uwija się zgraja sposoczonych, zziajanych, czarnych od prochu abordażników polskich.

— Ja wdaję się w dyskurs z flag-oficerem Dykmana. Wrzeszczę przez tubę... Tracimy drogi czas.

— Tymczasem sytuacja zmienia się w oczach. Przed naszą linią — a weź pod uwagę jak mała była widzialność — ukazuje się „Sonne“ na czele głównych sił szwedzkich. „Pelikan“ manewruje podejrzanie. Przebrasowuje ***) i zaczyna niedwuznacznie wycofywać się ku swoim. Lecz wciąż pod białą flagą.

— Chwila niezdecydowania. Wtem biała chorągiew zjeżdża z rufy „Pelikana“, który rozwija się burtą, i jak nie plunie kartaczami po pokładzie zdobytego przez nas flagowca, między naszych abordażników! Nim dałem salwę z „Króla Dawida“, już „Pelikan“ wykręcił mi się rufą. Mało co oberwał zdrajca. A obok skweres, bryndza i zgrzytanie zęboma, jak mawiał Smętek. Dykman leży na pokładzie ze zmiażdżonymi nogami... jedna krwawa masa, w drgawkach. Kona. Po chwili znika podniesiony na pryzie admiralski wympel — ot taka jasna jak płomień biało-czerwona wstęga... Zgasła. Dykman był. Już go niema... I na topie ****) wielkiego masztu „Wodnika“ wieje polski wympel. To dowództwo przechodzi do kapitana „Wodnika“. Zresztą i tak odnieśliśmy zupełne zwycięstwo. Ale zgon admirała Dykmana, zgoła niepotrzebny, to była zdradziecka robota Fritza. To właśnie przewidział Smętek.

Jerzy Bohdan Rychliński.

---

*) Przeciwstawnym układem żagli wywołać pływanie statku prawie w miejscu po małym łuku.

**) Sto sążni sześciostopowych.

***) Nastawiać reje tak, aby wiatr uderzał w żagle z przeciwnej strony.

****) Na szczycie.

Z kutrem rybackim na Bornholm

Mgr. Walerian Cięglewicz

Jest mglisty zimowy poranek. Zimne, wilgotne powietrze przenika mnie do kości gdy śpieszę do portu rybackiego w Gdyni, aby wstąpić na pokład kutra, mającego za chwilę wyruszyć na połów dorszy na odległych wodach duńskiej wyspy Bornholm. Pomimo wczesnej godziny w porcie rybackim, gdzie jeszcze jarzą się światła lamp elektrycznych, ruch w całej pełni. Słychać hałaśliwy, wielotonowy stukot puszczonych w ruch motorów na kutrach, na tle którego wzbijają się w powietrze okrzyki rybaków odcumowujących swoje małe stateczki i wyruszających w morze. Wkrótce i my odbijamy od molo i minąwszy szary falochron z migającymi kolorowymi światłami wejściowymi wychodzimy w morze kierując się na Hel. Załoga nasza składa się z szypra, który jest zarazem motorniczym i rybakiem oraz trzech rybaków marynarzy. Opłynąwszy cyple Helu, pozostawiamy za sobą inne kutry, które wyrzucają sieci w zatoce, my zaś bierzemy kurs N.W. i płyniemy wzdłuż brzegów półwyspu przy świeżym wietrze, który wypełnia podniesione w górę żagle i zwiększa szybkość statku.

Mijamy cypel Rozewia i płyniemy ku zachodowi; wkrótce ośnieżone brzegi lądu giną nam z oczu w ogólnej szarości dnia zimowego a wokół statku widać już tylko stalowe morze, na którym zaczynają zaznaczać się coraz mocniej małe grzywki rosnących fal.

W budce sterniczej, oparty o koło sterowe szyper, pykając dym ze swojej krótkiej fajeczki, która pamięta jeszcze dawne marynarskie życie obecnego rybaka, rozmawia z towarzyszami o wynikach połowów ostatnich dni — budując na ich podstawie swoje nadzieje na obecny reis. Z rezultatem tego reisu wiążą się bowiem rozmaite plany gospodarcze załogi, bo to i za sieć należy zapłacić ratę w spółdzielni i w domu każdy ma rozmaite dziury budżetowe do załatania.

Czas płynie wolno na pogwarce o aktualnych sprawach życia rybaka i przy wspomnieniach z dawnych lat. Po przez miarowy stukot motoru płyną opowieści proste a barwne tak jak twarde i pełne przygód i wrażeń jest życie ludzi morza. Co cztery godziny zmienia się dyżurny u steru, którym kolejno jest każdy z członków szczupłej załogi.

Pod wieczór wiatr zmienia kierunek; zrywa się burza śniegowa — horyzont zaciemnia się i zlewa w jedną całość z szarym spienionym morzem. Zmniejszamy powierzchnię żagli, ponieważ porywy wiatru stają się tak mocne, że zachodzi obawa ich porwania. Fala rośnie i od tej chwili już nie płyniemy, lecz skaczemy po fali, z którą trzeba walczyć. Kuter ukośnie podchodzi do fali, wspina się na jej grzbiet, by za chwilę runąć w dół i po tym znowu rozpocząć wspinanie się w górę. Towarzyszy temu szybki i głośny warkot śruby napędowej statku, wynurzającej się z wody przy każdym jego silniejszym przechyle i z hałasem przecinającej powietrze. Jeden za drugim rozpędzony grzywacz wodny wpada od dziobu na pokład małego stateczku i mocnym chluśnięciem jakby ciężką deską uderza w wątłą budkę sterniczą. Przy silniejszym uderzeniu zdaje się, że ją zmiecie z pokładu. Zaczynam obawiać się, czy nasza łupina wytrzyma walkę z rozszalałym żywiołem morskim. W pobliżu przechodzi obok nas jakiś frachtowiec, którego sylwetkę z trudem rozróżniamy. Rzuca nim prawie nie mniej niż naszym kutrem. Ponieważ zdaje mi się już prawie pewnym, że nasza łupina nie wytrzyma walki ze wzburzonym morzem i widocznie przeznaczonym jest nam przyjąć zimną kąpiel, chwilami żałuję, że to nie stało się teraz, w pobliżu tego statku, któryby mógł przynajmniej wyratować nas z topieli. Twarze rybaków są jednak spokojne i choć na skutek troski i napięcia w walce z żywiołem rysy ich są jakby zaostrzone i stwardniałe, to jednak lęku na nich nie ma. Powoli i we mnie wstępuje otucha i wiara w wytrzymałość naszego kutra oraz sprawność jego załogi.

Tymczasem mrok gęstnieje i zwolna ustaje śnieżyca, wzburzone morze jednak nieprędko się uspakaja. W ciemności nocnej statek nasz przedziera się przez rozhuśtane fale, których bryzgi zapalają się tysiącem zielonych i czerwonych kropel w świetle lamp pozycyjnych kutra.

Nad ranem wypatrujemy brzegów Bornholmu z zamiarem zawinięcia do portu Nexo, położonego na wschodnim brzegu wyspy, aby odpocząć po ciężkiej drodze zanim przystąpimy do połowu ryb. Pomimo przebytej według logu odległości, dzielącej nas od wyspy, brzegów jej nie widać. Szyper sprawdza na mapie odbytą drogę, oblicza dryf statku wywołany burzą i sądząc, że zniosło nas zanadto na północ — zmienia kurs. Płyniemy kołysani, tym razem boczną falą, która okazała się jeszcze bardziej przykrą od poprzedniej. Mijają godziny, brzegu jednak nie widać, wokoło stale ta sama pusta przestrzeń sfalowanego morza. Wreszcie szyper zaczyna się denerwować i klnie po kaszubsku.

— „Diobeł skreł wespe w moerze, cze co?“ — (diabeł schował wyspę w morze, czy co?). Znowu sprawdza mapę i zmienia kurs, a wyspy jak nie ma, tak nie ma. Powinniśmy już dawno być w porcie, a tu znowu zapada noc. Wtem, gdzieś ponad falami mignęło jakieś światełko i znikło, potem znowu widać je już wyraźniej i w końcu rozpoznajemy w nim latarnię wejściową portu, ale nie oczekiwanego Nexo, lecz Rönne położonego na przeciwległym, zachodnim brzegu wyspy. Szyper nasz wprost nie chce oczom wierzyć, jednak charakterystyka świateł zgadza się w zupełności z opisem podanym w locji. Ponieważ ta strona wyspy pełna jest podwodnych skał i wraków zatopionych statków, na które łatwo wpaść i rozbić kuter, szyper natychmiast

zatrzymuje go i wyrzucamy w morze kotwicę. Noc spędzamy na kotwicy przy huku fal rozbijających się w oddali o skalisty brzeg wyspy.

Nad ranem obudziły mnie pioruny i krzyki dochodzące z budki sterniczej. To szyper odkrył diabła, który mu schował wyspę w morze. Był nim ciężki klucz żelazny do wykręcania śrub, pozostawiony na skutek zapomnienia przez jednego z rybaków tuż za kompasem, który swoim wpływem zmieniał położenie igły magnetycznej i spowodował błędny kurs naszego statku.

Mgr. Walerian Cięglewicz

Tadeusz Jantar

BETTY LAW

Baszty w cyklonie ochrypiałe skrzypią,
Reje się znaczą, jak widma szubienic.
Na burtę się kładzie ociężały kliper.
Dzikiego kursu już nie można zmienić.

Ach! „Betty Law"! Ach! Zwolnij swego pędu!
Jaka cię siła z moich rąk wyrwała?
Ach! „Betty Law"! Tam na widnokręgu
Zęby wyszczerza rozwścieczona skała.

Ach! „Betty Law"! Tam gdzieś w Yokohamie,
W Kadyksie i w Rio, w Buenos i Kairo
Smutna dziewczyna schnie w oczekiwaniu,
Na molo biegnąc każdą wolną chwilą.

Ach! „Betty Law"! Uciekaj z cyklonu
Tam, kędy słońce pieści mórz turkusy,
Tam, kędy w ciszy nocy rozmarzonych
Księżyc poświatą przez palm czuby prószy.

Nie! Dla nas już nie ma, nie ma ocalenia.
Ach! „Betty Law", nim cię toń pochłonię
Czułym cię jeszcze ogarnę spojrzeniem,
Westchnę głęboko i wpierw sam utonę.

Skończy się nasza pogoń za przygodą
Wraz z moim i twoim „Betty Law", istnieniem.
W Szanghaju i Frisko, ponad wielką wodę
Z wiatrem uleci dziewczęce westchnienie.

Kiedyś tu wracał z końca świata kliper,
„Betty Law" — radosnych poławiacz tajemnic.
Kiedyś tu szalony na ląd schodził szyper
I kiedyś stąd znowu uciekał ode mnie...

ODPŁYW

Odpływem broczy umęczona ziemia.
Gładzę tęsknotę rozdygotem dłoni,
Co serce w piersiach wstrzymuję scalone
I szmer rozżaleń na czułość zamieniam.

A potem myśli rzucę w morskie prądy
I ciepłe ręce włożę w fal rozchlusty.
Niech niosą czułość moją na swych ustach
Na krawędź świata, do najdalszych lądów.

Na któryż z rzędu dziś spoglądam odpływ?
Któryż to raz już na mieliźnie więzną
Fregaty moich użaglonych tęsknot
W słowach pożegnań smutków wciąż powrotnych?...

TEATR POLSKI W GDAŃSKU

Naukowa propaganda niemiecka zdąża do następującego stwierdzenia: związki Polski z Gdańskiem ograniczają się do wąskiego zakresu spraw handlowych, a więc luźnych i przejściowych, z Niemcami Gdańsk wiąże całe bogactwo tradycyj kulturalnych i cywilizacyjnych.

Rewizja powyższego stwierdzenia przynosi zgoła rewelacyjne spostrzeżenia. Przede wszystkim nazwiska budowniczych, malarzy i rzeźbiarzy noszą przeważnie brzmienie holenderskie. Także udział Polaków w dziele wytworów kultury materialnej nie jest mały, natomiast w dziele kultury duchowej jest nie spodziewanie bardzo szeroki.

Jednym z jej przejawów jest teatr polski w Gdańsku. Dzięki ocaleniu dokumentów Biblioteki Miejskiej w zniszczonym grodzie nadbałtyckim możemy nakreślić poniższy szkic.

Teatr polski zainicjowało polskie gimnazjum założone tu w r. 1559. Około 80 lat później po raz pierwszy na placu przy kościele św. Dominika żacy odegrali utwór rodzimy pod tytułem: „Tragi-komedia o pijanym, który mniemał, iż jest królem". Naśladownictwo to znanej komedii polskiej „Z chłopa król" dokonane przez nieznanego autora. Druk zakończył się konfiskatą dzieła i aresztowaniem drukarza. Mimo to rzecz odegrano kilkakrotnie, ku zadowoleniu mieszczan.

Drugą była: „Tragedia o bogaczu i Łazarzu", pozostawiona w rękopisie 1643 r. Pół wieku później żacy prezentują „Historię o starym i młodym Tobiaszu", która równocześnie zyskuje pozwolenie na druk.

Drugą placówką teatru polskiego był teatr inscenizowany przez Jezuitów. W połowie XVII wieku odegrali oni udatny dialog o Bożym Narodzeniu. Po odniesieniu znakomitego zwycięstwa pod Chocimem tu nad Bałtykiem wysławiano je w sztuce łacińskiej wystawionej w kolegium jezuickim. W XVIII wieku prezentuje ono dalsze trzy sztuki, z których jedna jest widowiskiem karnawałowym, dwie inne tragediami religijno-dydaktycznymi, wszystko w języku polskim.

Obok teatru jezuickiego należy wymienić teatr nadworny protektora morskich poczynań Rzplitej, króla Władysława IV, który dał dwa przedstawienia w Gdańsku w XVII w. Pierwszym było wystawienie dramatu o Władysławie Warneńczyku, drugim opera Puccitellego na cześć Marii Ludwiki.

Największy rozkwit sceny polskiej na wybrzeżu przypada na przełom XVIII i XIX wieku — po rozbiorach!

Przede wszystkim godnym szerszego omówienia jest przyjazd trupy Truskolaskich w 1797 r. Było to niedługo po wykryciu spisku gdańszczan przeciw nowej okupacji pruskiej. Dlatego poparto demonstracyjnie polski występ.

Zachowane afisze mówią nam, że: 21 sierpnia pojawiła się na scenie opera Goldiniego „Miłostki rzemieślnicze", 22 — dwie komedie i opera Anseaume'a, 25 — komedia „Żony zazdrosne", a 28 — opera ludowa kompozytora „Krakowiaków i górali", „Wesele wiejskie" Stefaniego.

Nadzwyczajne powodzenie kasowe ściągnęło do Gdańska polsko-francuski balet Le Doux, który był również owacyjnie przyjmowany. Był to rok 1804, wszyscy czekali na wyzwolenie przez Napoleona!

Najwspanialszą manifestacją kultury narodowej w tej dziedzinie był przyjazd teatru narodowego pod kierownictwem Wojciecha Bogusławskiego w lecie 1811 r. Wystawiono około 30 widowisk, wśród których „Krakowiaków i górali" oraz tragedię Osińskiego „Andromeda".

Tym razem jednak publiczność gdańska zawiodła. Zbyt ciężkie były dla niej kontrybucje wojenne. Bawili się zato Francuzi, a przede wszystkim żołnierze polscy. Dla nich to głównie grali aktorzy i im uprzyjemniali ciężkie chwile życia koszarowego, ciężkie bo bez odpowiedniego uposażenia i umundurowania. Mamy więc do czynienia z pierwszym teatrem dla wojska. Powyższy przegląd daje nam już bogate tradycje stuwiekowej działalności polskiego teatru w Gdańsku. Są one tym ważniejsze, że są to czasy pierwszych kroków teatru w Polsce w ogóle.

Józef Modrzejewski

KRONIKA KULTURALNA

SŁOWIAŃSKA PRZESZŁOŚĆ SZCZECINA.

Materiał do wykazania słowiańskiej przeszłości Szczecina znajduje się w nowo uporządkowanej bibliotece Towarzystwa Pomorzoznawczego w Szczecinie, zawierającej ponad 10.000 tomów, w tym wiele „białych kruków". W zbiorze tym znajdują się dzieła obejmujące okres od 15 w. do 19 w. Na szczególną uwagę zasługują zbiory prawnicze obejmujące: edykty i patenty miast Pomorza Zachodniego, akta zarządów miejskich, m. in. Piły, Kwidzyna, Bydgoszczy, akta sądów grodzkich, księgi kościelne, księgi gruntowe Pomorza Zachodniego oraz akta dotyczące szkolnictwa.

POMNIK BOHATERÓW NA WESTERPLATTE.

Dnia 6.4. b. r. z okazji rocznicy odzyskania Gdańska oraz wolnego dostępu do morza odbyło się odsłonięcie pomnika „Czołgistów im. Bohaterów Westerplatte" we Wrzeszczu. Program uroczystości przygotowany był w skali ogólno-państwowej i uświetniony obecnością członków Rządu Jedności Narodowej.

INSTYTUT MAZURSKI

Instytut Mazurski powstał w okresie konspiracji w r. 1943 pod Warszawą. Prezesem jest Karol Małłek. Dotychczas Instytut zorganizował: Uniwersytet Ludowy w Pasymiu, wystawę pamiątek plebiscytowych, 7-o dniowy kurs mazuroznawczy dla nauczycielstwa i kierowników oświatowych, oraz cykl odczytów publicznych zaznajamiających ludność napływową z walką, jaką prowadziła ludność autochtoniczna z Niemcami o swoje prawa.

WYŻSZE UCZELNIE NA WYBRZEŻU.

Na Wybrzeże przybywa coraz więcej młodzieży akademickiej. Szczególnie Gdańsk zaczyna nabierać charakteru miasta naukowego. W odrodzonej Polsce uruchomiono tu dwa wyższe Zakłady Naukowe — Akademię Lekarską i Politechnikę sześciowydziałową, której uroczysta inauguracja dla pierwszego roku akademickiego odbyła się dnia 9.4. b. r. Cieszymy się z otwarcia Politechniki Gdańskiej, gdyż umożliwi ono zespolenie narodu z morzem przez wychowanie w krótkim czasie nowych kadr fachowców inżynierów, budowniczych okrętów i portów. W Gdyni znajduje się już zorganizowana wyższa szkoła p. n. Akademii Handlu Zagranicznego, która gromadzi młodzież z różnych okolic Polski.

KONKURS NA HERB M. GDYNI.

Prezydent m. Gdyni ogłosił konkurs na herb m. Gdyni z terminem składania prac w Wydziale Kultury i Sztuki przy Zarządzie miasta do 1 czerwca b. r. Projekty w technice najwyżej trójbarwnej, przy określonych wymiarach 35 cm. na 45 cm. Za wyróżnione prace wyznaczone są 3 nagrody: I — 15.000, II — 10.000 i III — 5.000.

POMNIK SIENKIEWICZA W GDYNI.

Pomnik Sienkiewicza ufundowany przez Napoleona Korzona, dyr. Polsko-Skandynawskiego Towarzystwa Transportowego w r. 1939 na Kamiennej Górze — ocalał. Wystawiony w hołdzie dla autora „Krzyżaków", został wkrótce po wkroczeniu Niemców do Gdyni zrzucony z cokoła. Strąconym popiersiem zajął się w najbliższą noc mieszkaniec Gdyni Edmund Smierzchalski, który potajemnie przetransportował popiersie do szopy służącej za składnicę odpadków i ukrył je pod warstwą piasku. W ten sposób pomnik Sienkiewicza przetrwał sześć lat okupacji.

ODDZIAŁ GDAŃSKI ZWIĄZKU ZAWODOWEGO LITERATÓW POLSKICH

W lutym b. r. na zebraniu organizacyjnym Literatów utworzono oddział Związku Zawodowego Literatów Polskich w Gdańsku z siedzibą w Sopocie w domu literatów. Prezesem został wybrany Edwin Jędrkiewicz. Przed świeżo zorganizowanym oddziałem Związku Literatów wyłania się odpowiedzialna działalność. Rozwijający się w ostatnich miesiącach ruch literacki w miastach na Wybrzeżu (tworzenie Bractw i Klubów Literackich) nakładą obowiązek roztoczenia nad nim opieki i ugruntowania tych ze wszech miar pożytecznych placówek artystyczno-kulturalnych.

CZASOPISMA POŚWIĘCONE POLSKIEJ MARYNISTYCE.

W marcu ukazał się drugi numer miesięcznika, poświęconego polskiej kulturze marynistycznej p. n. „Wiatr od morza". Wydany w Gdyni, redagowany jest przez Janusza Stępowskiego. „Wiatr od morza" oddany wyłącznie sprawom kultury i sztuki wybrzeża zaznajamiać będzie mieszkańców całej Polski z ocalałymi zabytkami na Wybrzeżu i nowopowstającymi ośrodkami życia kulturalnego.

W Chorzowie jako wydawnictwo Obwodu Ligi Morskiej, ukazała się „Jednodniówka", redagowana przez Antoniego Sylwestra.

NA SZWEDZKICH STOCZNIACH

W okresie powojennym specjalne zadanie przypada szwedziej flocie handlowej. Musi ona rozprowadzić na wielką skalę transporty towarów, głównie żywności, paliwa i materiałów do odbudowy. Chodzi o połączenia ze wszystkimi państwami i uzyskanie pełni efektywów z żeglugi. W tym zakresie Szwecja przygotowywała się przez cały rok 1944, produkując nowe statki w znacznych ilościach. Specjalnie stocznia „Götaverken", pomimo zamówień od Marynarki Wojennej, uzyskała szereg sukcesów konstrukcyjnych. W sierpniu wodowano wielki cysternowiec „Balaklava" o nośności 12730 ton, wyposażony w motor dieslowy o mocy 5200 KM, który umożliwia osiągnięcie szybkości 13 węzłów. Jest to 29 produkt tej stoczni, która łącznie wybudowała 2664.000 ton DW. We wrześniu spuszczono drugi cysternowiec „Constance" (17.500 ton DW). Poza tym na uwagę zasługują jeszcze dwie jednostki: motorowiec „Venezuela" (7.500 ton) z miejscem dla 30 pasażerów i oryginalny transportowiec i równocześnie cysternowiec „Rautus" (12.100 ton DW.). Są to statki motorowe, bardzo ekonomiczne, które dzielą się na dwa zasadnicze rodzaje: 1) statki do przewożenia ropy o dużej nośności z kilkunastoma zbiornikami (np. „Rautus" 16 oprócz czterech ładowni), 2) statki towarowe mniejszych rozmiarów (5—7.000 ton DW), które mają pomieszczenia dla kilkunastu pasażerów. Stocznia „Götaverken" wybudowała ogółem w 1944 roku dziesięć statków o nośności prawie stu tysięcy tn. Oprócz niej pracowały jeszcze trzy podobne stocznie w Malmoe, Landskronie i w tym samym Göteborgu. Dzięki temu Szwecja mogła odrazu po kapitulacji Niemiec zyskać liczne zagraniczne frachty, w tym także polskie.

Żegluga na Bałtyku nie mogła się jednak prędzej rozpocząć zanim nie zostały oczyszczone od min najważniejsze szlaki morskie. W tym celu, po porozumieniu się z admiralicją brytyjską i sowiecką szwedzkie zespoły poławiaczy min przystąpiły do pierwszej fazy trałowania. Praca ta potrwa zapewne kilka lat, angażując wszystkie floty bałtyckie, stawianie min bowiem rozpoczęło się w sierpniu 1939 r. i trwało niemal bez przerwy do maja 1945 r. J. M.

KRONIKA ANGIELSKA

JAK W ANGLII ŁOWIĄ ŚLEDZIE?

Trud życia rybaka jest zawsze niedoceniany. Angielski rybak specjalnie jest zasłużony dla kraju, pracując w tak ważnej dla handlu narodowego dziedzinie, jaką jest połów śledzi. Dziedzina ta jest tak ważna, że rząd brytyjski utrzymuje specjalny Urząd Przetwórstwa Śledziowego dla czuwania nad rybołóstwem śledziowym. Na połów śledzia wyruszają dryftery, zaczynają one działać, kiedy ławice ryb zbliżą się o 30 do 40 mil od brzegu. Okresy połowu zmieniają się zależnie od okolicy, ale podczas dziewięciu miesięcy w roku zawsze się znajdzie jakaś wielka przetwórnia, gdzie właśnie sezon jest w toku.

Dryfter wyrzuca w morze wał sieci wysokiej na trzydzieści stóp a dwie lub trzy mile długiej, której oka tak są rozmieszczone, że muszą w nich uwięznąć większe, do handlu nadające się ryby. Sieci tych jest osiemdziesiąt do stu, opuszczają się one powoli w wodę, podczas, kiedy dryfter płynie zwolna z falą. Wiszą one w wodzie, podtrzymywane przez pływaki, a że śledź napływa w większych ilościach i naciskany przez nadchodzące szeregi, cofnąć się nie może, sieć jest wkrótce pełna.

Śledzie wybrzeży Wielkiej Brytanii dzielą się na kilka rodzin, które pojawiają się w rozmaitych miejscach i w rozmaitych sezonach. Największe przetwórnie śledzi znajdują się na Orkneyach i na wyspach Shetlandzkich, w Szkocji śledzie pojawiają się wczesnym latem, a na wschodnim wybrzeżu Anglii we wrześniu i październiku. Ogółem poławia się ich rocznie około dwóch tysięcy milionów. Rozmiary ławicy są bardzo różne: czasami zajmuje ona 6 mil kwadratowych, ale zdarzają się i ławice, pokrywające przestrzeń 30 i więcej mil.

Praca na dryfterach jest bardzo ciężka, ciągnienie wielkich sieci nie jest pracą dla słabeuszy. Kiedy sieć jest wyciągnięta, wytrząsa się z niej ryby i wrzuca na dno dryftera zapomocą drewnianych łopat. W niektórych miejscach, jak naprzykład na Smiths Knoll, bywa do 800 statków jednocześnie. Fantastyczny to widok, ich światła, odbite w wodach.

Śledzie stanowią ulubione danie śniadaniowe i są jadane na świeżo, pewna ich część tylko jest solona i układana w baryłki. To właśnie odróżnia przemysł śledziowy angielski od przemysłu holenderskiego: statki holenderskie są naogół większe, zapuszczają się o wiele dalej i wyjeżdżają na kilka miesięcy. Mają one kompletne urządzenia do czyszczenia i solenia ryb i przywożą towar przerobiony. Dryftery angielskie przeciwnie, są małe, wyjeżdżają często i przeważnie na noc i rano wracają do portu, gdzie natychmiast sprzedają towar. Śledź w Anglii jest najświeższą rybą: łowi się go w nocy, a rano sprzedaje na targu.

Przy przeróbce śledzi znajdują pracę młode rybaczki szkockie, które dążą za śledziem od Orkneyów do Lowestoff i są wszędzie lubiane dla swojej pracowitości i wesołości.

Przemysł śledziowy ucierpiał od wojny, jak inne. Praca rybaka szczególnie była ciężka czasu wojennego, kiedy wody były zaminowane, a co chwila można się było obawiać ataku z powietrza.

(mewa)

PODZIAŁ NIEMIECKIEJ FLOTY HANDLOWEJ.

Na konferencji berlińskiej zostały zdecydowane losy niemieckiej floty handlowej. Postanowiono wtedy, że ocalałe z wojny niemieckie statki pełnomorskie, których ogólny tonaż wynosi 1.189.000 BR, podzielone zostaną w równych częściach pomiędzy Anglię, Związek Radziecki i USA. Równocześnie ustalono, że mocarstwa przekażą odpowiednią ilość otrzymanych statków tym krajom sojuszniczym, których floty ucierpiały w czasie wojny. Polska otrzyma udział z części, przypadającej ZSRR. Związek Radziecki otrzyma około 360.000 BRT, zatem udział Polski, wynoszący 15% tej ilości, wyrazi się cyfrą ok. 54.000 BRT.

Wobec sprzecznych niekiedy ze sobą zapotrzebowań i intresów poszczególnych krajów, przeprowadzenie sprawiedliwego podziału floty nie jest łatwą rzeczą. Dla prac technicznych, związanych z tym podziałem, stworzona została specjalna komisja międzysojusznicza. Po przekazaniu floty w ręce sojuszników Niemcy będą posiadać tylko taką ilość statków, jaka jest potrzebna dla życia gospodarczgo kraju w warunkach pokojowych.

ELEWATORY ZBOŻOWE W PORTACH.

Wojskowe władze radzieckie przekazały polskiej administracji morskiej elewator zbożowy Nr 2 w porcie gdańskim. Elewator ten, o pojemności 10.000 ton, został wyremontowany przez Biuro Odbudowy Portów i jest gotowy do przyjęcia statków ze zbożem. W najbliższym czasie władze radzieckie mają przekazać elewator zbożowy Nr 1 oraz magazyn Vistuli.

Przejęcie elewatorów posiada ogromne znaczenie w związku z przybywaniem statków amerykańskich, przywożących ładunki zboża luzem. Dwa pierwsze statki z ładunkiem tego rodzaju przybyły do naszych portów w końcu marca.

Wyładowano je w Gdyni za pomocą elewatora na nabrzeżu Indyjskim. Sprawność tego elewatora dochodziła do 90 ton na godzinę.

ŚWIATOWY STAN POSIADANIA TONAŻU HANDLOWEGO.

Komisja Morska Stanów Zjednoczonych ogłosiła dane statystyczne. dotyczące światowego tonażu handlowego w latach 1939—1945.

Z danych tych wynika, że Ameryka wyszła z drugiej wojny światowej z liczbą statków handlowych czterokrotnie wyższą niż posiadane przez nią w r. 1939.

Oto dane: w tysiącach DTW

	1939	1945
USA	12.100	56.800
Imperium Brytyjskie	23.300	19.600
Norwegia	6.400	3.950
Holandia	3.300	2.090
Francja	2.900	1.300
Grecja	2.700	1.700
Rosja Sowiecka	1.500	1.200

Pomimo istniejącego nadmiaru statków handlowych, wybudowanych w czasie wojny, program budownictwa okrętowego Stanów Zjednoczonych na rok bieżący przewiduje wykonanie ok. 140 nowych jednostek.

NA SNIARDWACH.

Jeziora grupy Sniardwy, to obecnie największe zlewisko słodkowodne w Polsce i wspaniały teren turystyczny. Największe z tych jezior ma około 17 kilometrów długości i do 12 metrów głębokości. Okolone w 80% prastarymi lasami, odosobnione wskutek trudnej komunikacji i naturalnych warunków, jest niejako rezerwatem fauny jeziorowej i leśnej, gdzie trafiają się pyszne okazy jeleni, kozły, dziki, wreszcie dzikie łabędzie, czaple i dzikie kaczki w ogromnych, niespotykanych gdzieindziej ilościach.

Jezioro to przyznane zostało całkowicie Lidze Morskiej, do eksploatacji można było przystąpić pod koniec grudnia 1945, kiedy ostatnie oddziały wojsk opuszczały Sniardwy. Uruchomienie tego olbrzymiego gospodarstwa nie było rzeczą łatwą. Wobec niedostatecznej znajomości ukształtowania dna, żerowisk, rybostanu, przyjęto za podstawę dane niemieckie. Ale nie tylko te przeszkody musieli pokonać dzielni organizatorzy, którzy tu działali z ramienia Ligi Morskiej. Miasteczko Mikołajki, gdzie ogniskowały się prace, liczyło przed wojną około 50 tysięcy mieszkańców, teraz znajduje się tam 200 Polaków i grupa Niemców, którzy podają się za Mazurów, ale czują się Niemcami i mówią ze sobą po niemiecku. Obecnie słysząc, jak się dobrze dzieje ich współplemieńcom pod okupacją angielską, chcą uciekać, a nie bardzo jest ich kim zastąpić. Można by sprowadzić rybaków z Polesia, ale to sprawy bardzo dalekie, a jezioro przecież jest tak wielkie i rybne, że setki ludzi znalazło by tu utrzymanie.

Początkowo trudności zdawały się nie do pokonania, tymbardziej, że i sprzętu również było brak. Każda sieć, każdy nowo uruchomiony niewód. to wielkie zwycięstwo w tych warunkach. Napełnienie lodem olbrzymiej, około 50 kubików mieszczącej lodowni, która pozostała w spadku po Niemcach, już samo w sobie było wyczynem nielada; i rybacy potrafią o tym opowiadać godzinami. Ludność była początkowo usposobiona niechętnie. Niemcy stawiali bierny opór, po okolicy włóczyły się rabusiowskie bandy i działała niemiecka partyzantka. Pomimo tych wszystkich trudności udało się zreorganizować ośrodek rybacki w Głodowie, uruchomić punkt odłowów i lodownię w Zegutach, uruchomić wędzarnię w Mikołajkach, napełnić głodowiską lodownię i zaangażować fachowca do wylęgarni w Mikołajkach. Przejęto też pięćdziesięciohektarowe gospodarstwo rolne z bogatym inwentarzem martwym.

Od połowy lutego pracowały trzy niewody i 60 sieci leszczowych. Przy każdym niewodzie zatrudnionych jest 18 rybaków i kierownik. W marcu osiągnięto ponad 10 tysięcy kilo ryb. Okres wiosenny, to żniwa dla rybaka, obecnie Sniardwy przygotowują się, żeby im sprostać. Trzeba też dodać, iż Liga Morska wypełniła świadczenia rzeczowe w 100 procentach.

Linia kolejowa tu nie dochodzi, wszystko się rozbija o sprawę odbudowy mostu, zburzonego w czasie działań wojennych. Dwa razy w tygodniu zjawia się samochód pocztowy. Szkoła dopiero się organizuje, lekarz Niemiec, wyjechał, pozostały dwie sanitariuszki, apteki nie ma. Światło jest z dynamo, ostatnio zawiązała się spółdzielnia. Dawni pracownicy mają

tu swoje gospodarstwa i rodziny, które pracują na roli, wędzarnia zatrudnia siedem kobiet, tak samo i oczyszczalnia ryb. Dla wszystkich jest stołówka, rybacy dostają też ubrania gumowe i buty oraz znaczny przydział ryb, których jednak z powodu trudności komunikacyjnych, nie mają gdzie sprzedać, tylko zjadają sami. Gospodarstwa są skomasowane.

C. O. M. W POSTOMINIE.

Ośrodek Morski w Postominie nie stoi obecnie na właściwym poziomie, jak zwykle wszystko rozbija się o brak środków. Do tej chwili żadna instytucja nie zajęła się sprawą szkolenia żeglarzy-rybaków, pierwsze kroki w tej sprawie podjęła Liga Morska. Stan jednostek pływających jest zupełnie niewystarczający, ośrodek rozporządza jednym zaledwie jachtem i jedną szalupą. W odległości 25 km. od Postomina leży jezioro Gardno, na którym przed wojną i podczas wojny były przez Niemców prowadzone kursy żeglarskie połączone z corocznymi regatami. Gdyby Liga Morska otrzymała to jezioro do własnej dyspozycji, nie rozkradanoby sprzętu żeglarskiego, który został tam przez Ligę zabezpieczony, a który obecnie znajduje się bez dozoru. / A jest tam 12 jolek, których wartość w chwili obecnej wynosi kilkaset tysięcy złotych.

Dziś w Polsce tworzenie ośrodków typowo żeglarskich nie ma żadnego uzasadnienia, bo żeglarze po ukończeniu kursu nie znajdują pracy. Należało by raczej szkolić rybaków-żeglarzy z tym, że wstępne szkolenia z dziedziny żeglarstwa, rybołóstwa i ichtiologii byłyby przeprowadzone na jeziorze Gardnie, a późniejsze wybitnie morskie w Postominie. Jezioro to mogłoby całkowicie uniezależnić finansowo ośrodek w Gardnie; dom został już przez Ligę Morską zabezpieczony. Gardno ma 2560 ha, przeciętna głębokość 2 metry. Jest to typ jeziora leszczowo-płociowego. Do jeziora wpada rzeka Lupawa, łącząc je z morzem, co dałoby możliwości szkolenia jeziorowo-morskiego. I tu aktualna jest sprawa wysiedlenia Niemców.

W KRAKOWIE

W dniu 31 marca b. r. odbyła się akademia ku uczczeniu rocznicy założenia Oddziału Ligi Morskiej „Śródmieście" (28.II 1945). Początek uroczystości rozpoczął się o godz. 15.30 przyjęciem raportu od drużynowego dawnej „Czołówki Reprezentacyjnej L. M. „Śródmieście", ob. Wojnara Adama przez założyciela Oddziału i „Czołówki", ob. mgr. Zgorzewskiego Mieczysława, na podwórcu dawnej siedziby „Śródmieścia" (M. K. O. S.), na Małym Rynku L. 8, poczym w skromnym lokalu obecnego Obwodu L. M., Bracka 15, odbył się od godz. 16.30 dalszy ciąg programu, przy udziale licznych członków-założycieli. M. in. prezes mgr. Zgorzewski wygłosił ciekawy referat, następnie odczytany został referat kpt. żegl. wielkiej Michała Leszczyńskiego. Własna orkiestra Krak. Hufca L. M. „Śródmieście" odegrała szereg utworów morskich, a drużyna żeńska popisywała się tańcem i śpiewem. Atrakcją akademii było wręczenie przez obyw. Ścigalskiego, jednego z pierwszych członków „Śródmieścia" obyw. mgr. Zgorzewskiemu, w imieniu członków-założycieli Oddziału i dawnej „Czołówki Reprez." L. M. „Śródmieście", dyplomu zasługi za dotychczasową ideową i owocną działalność na rzecz Oddziału L. M. „Śródmieście". Z uroczystości dokonano szereg zdjęć.

Fragment z przemówienia ob. Zgorzewskiego.

...W dziejach żeglarstwa polskiego widnieją, co prawda, piękne postacie słynnego Jana z Kolna, admirała Krzysztofa Arciszewskiego, na ogół jednak szlachta nie doceniała znaczenia morza dla polskiej państwowości!... „Wolność miłujący przodkowie nasi — pisze prof. Smoleński w swej pracy „Morza i Pomorze" — nie rozumieli na ogół, że morze jest symbolem wolności. Szerokiego oddechu dla swych piersi szukali oni w stepowym wichrze dzikich pól, nie w słonym podmuchu fali morskiej. Nie wiedzieli, że przestwór oceanu, to wielka arena, na której państwa i ludy dobijać się mogą potęgi i znaczenia, że morze to... Niepodległość! Bramę ku morzu daliśmy sobie przymknąć — na progu jej rozsiedli się obcy". I daremnie Dymitr Solikowski w broszurze, wydanej w 1573 r., wzywał szlachtę do poświęcenia bacznej uwagi sprawom morskim, daremnie tłumaczył, że ...„każdemu panu i narodowi więcej na morskim państwie zależy, niżli na lądowym. Kto ma państwo morskie—pisze Solikowski—a nie używa go, wszystkie pożytki od siebie oddala, a wszystkie szkody na siebie przywodzi, z wolnego niewolnikiem się staje, z bogatego ubogim". Dla szlachty rolników te słowa były niezrozumiałe. Ona widziała tylko swoje... folwarki na Wschodzie!...

AKADEMIA LIGI MORSKIEJ W STAROGARDZIE

W dniu 23 b. m. odbyła się staraniem Obwodu Starogardzkiego Akademia Morska.

Akademię zagaił inż. Krzewicki, poczym przemówienie wstępne wygłosił prezes Okręgu Gdańskiego poseł inż. Riedel, podkreślając w swym przemówieniu konieczność pracy zespolonej, ciągłej i planowej dla osiągnięcia pozytywnych wyników.

Na część koncertową złożyły się pieśni o morzu, wykonane przez chór gimnazjalny, występy zespołu muzycznego morskiej drużyny harcerskiej, deklamacje i fortepian.

Część pierwsza akademii transmitowana była przez Polskie Radio w Gdańsku.

OŚRODKI SZKOLENIOWE.

Pełnomocnik Zarządu Głównego Ligi Morskiej na obszar Pomorza, Władysław Zawidzki, w sprawozdaniu o dokonanych pracach na Wybrzeżu informuje, że zostały zorganizowane dwa ośrodki szkoleniowe w Gdyni i dwa w Postominie. W Gdyni kurs żeglarsko-rybacki i kurs instruktorski dla przygotowania korpusu instruktorów dla ośrodków Ligi Morskiej. W Postominie kurs bosmańsko-rybacki i kurs żeglarsko-rybacki dla nauczycieli szkół powszechnych i średnich.

W programie prac zakreślonych na najbliższy okres p. W. Zawidzki wymienia: zrealizowanie wczasów dla członków Ligi Morskiej na Wybrzeżu, organizowanie popularnych wycieczek na Wybrzeże, wycieczek przybrzeżnych, a nawet zagranicznych.

ODPOWIEDZI REDAKCJI

Jabłoński Tadeusz, Bydgoszcz. — Materiał nadesłany wykorzystamy. O twórczości Conrada mamy pracę dyrektora Wydziału w Ministerstwie Kultury i Sztuki, K. Czachowskiego.

Modrzejewski Józef, Poznań. — Dziękujemy, materiał nadesłany wykorzystamy.

Zychowski Stanisław, Bytom. — Bardzo prosimy o utrzymanie kontaktu i dziękujemy za słowa uznania. Część przysłanej notatki umieścimy w następnym numerze w formie listu do redakcji.

Milewicz Jerzy, Lubartów. — Nie piszcie ogólników, podajcie jak w Lubartowie propagujecie morze. Prozę poetycką częściowo zamieścimy.

Chcemy, żeby nadchodzące Święto Morza nie było tylko okazją do wypowiedzenia wielkiego szeregu okolicznościowych mów, ale żeby prawdziwie pogłębiło naszą wiedzę o morzu. W tym celu redakcja „Morza" skomunikowała się z szeregiem wybitnych specjalistów przedmiotów morskich i będzie rozporządzać kilkunastu gotowymi referatami, które Okręgi L. M. będą mogły zamawiać dla rozesłania obwodom i kołom. W programie prof. Kowalenki „Polityka morska Zygmunta Augusta", prof. Makowieckiego „Wiatr od morza", J. B. Rychlińskiego „O Krzysztofie Arciszewskim", K. Czachowskiego „O Josephie Conradzie" K. Stromengera „Muzyka morza", Dr. A. L. Godlewskiego „Zew mórz południowych" oraz szereg innych opracowań z dziedziny historii, przyrody i ekonomii. Materiałami tymi służymy również wszystkim organizacjom, które w czasie Święta Morza będą je święcić wraz z nami. Wszyscy chętni zechcą skomunikować się w tej sprawie z redakcją, zgłaszając zapotrzebowania.

Naczelny Dowódca Wojsk Polskich Marszałek Polski Rola Żymierski odbywa przegląd załogi na okręcie wojennym ORP. „Sęp“.

Marszałek w czasie inspekcji na trawlerze ORP. „Żuraw“.

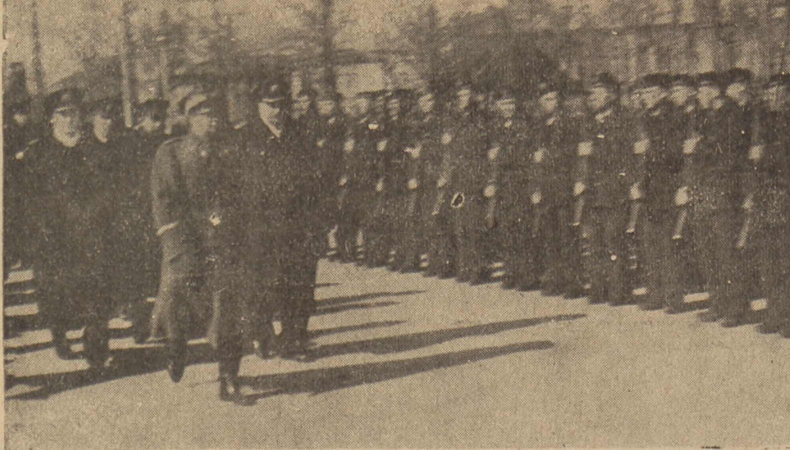






Dekoracja uczestników walk o wybrzeże. Marszałek Rola Żymierski w rozmowie z Dowódcą Marynarki Wojennej Kontradmirałem A. Mohuczym.





Przed frontem oddziałów Marynarki Wojennej.



Podczas śpiewania „Roty".



„Czy macie chęć służyć w Marynarce Wojennej?". „Tak jest, Obywatelu Marszałku, pokochałem morze i pragnę mu służyć!".

MORZE

MIESIĘCZNIK LIGI MORSKIEJ — REDAKCJA I ADMINISTRACJA — WARSZAWA, UL. WIDOK 10.
Wydawca: Biuro Zarz. Główn. L. M. Warszawa, Widok 10. T. 86-210. — Redaktor naczelny Wanda Melcer przy współpracy Kolegium. Układ graficzny B. Bocianowski. — Konto P. K. O. I 1020.

Zakłady Graficzne „Dźwignia", Widok 24, B-08003

Cena 15 zł.